

ТРАНСПОРТ ЛОГИСТИКА

ИНФОРМАТИВЕН И ЕДУКАТИВЕН МЕСЕЧНИК

ISSN 1857-7962 ■ БЕСПЛАТЕН ПРИМЕРОК ■ број 139 ■ јуни 2017 ■ www.amerit.org.mk

ТЕМА НА БРОЈОТ

Транспортерите и обезбедувањето
квалификуван и стручен кадар

**ВОЗАЧИТЕ СЕ ОБУЧУВААТ
И БЕГААТ ВО ЕУ!**



ИНТЕРВЈУ

ПАТРИК ФИЛИП
раководител на ИРУ-Академијата за обука

**КАПАЦИТЕТОТ НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ МОЖЕ
ДА СЕ ПОДИГНЕ И ПРЕКУ СООДВЕТНА ОБУКА**



Брза лента преку Хрватска!

DKV Euro Service фактури за патарини во Хрватска.

Предностите на вашата DKV картичка:

- » Добивање на ENC единица за HAC и ARZ мрежните патарини преку DKV
- » Обезбедување до 35% попуст со користење на методот на пост-плаќање
- » Набавка на гориво со безготовинско плаќање на над 260 бензински пумпи во Хрватска
- » Сите услуги фактурирани на една DKV фактура

dkv-euroservice.com



You drive, we care.



**ОРИГИНАЛНИ
РЕЗЕРВНИ ДЕЛОВИ.
НАЈДОБРИОТ ИЗБОР ВО
СИТЕ УСЛОВИ.**

CARGOMAX

Каргомакс Доо – Iveco Дилер Ул. Миладиновци 66
1042 Илинден – Скопје, Македонија
Тел: +389 2 255 1050 +389 71 323242



IVECO

EUROCARGO



15% ПОПУСТ

Грејачи, компресори за клима, пумпи за вода, вентили за вода, кровни спојлери, штитници за сонце, опрема за клима уреди, навлаки за седишта, видео и аудио опрема, радио, хемиски производи, безбедност и одржување, светла, ламби и сијалици...

Наведената промоција во рекламата ќе трае од 01. 05. 2017 до 31. 07. 2017.

IVECO

Genuine Parts
HIGH PERFORMANCE

IVECO IS A BRAND OF

CNH
INDUSTRIAL



ЗА ЕДИНСТВЕНИОТ ВАЖЕН БИЗНИС – ВАШИОТ!

Совршенството е неограничено. Тоа го знаеме од памтивек. Познати сме по својата посветеност за подобрување и постојано поместување на границите. Нашите решенија се приспособени на Вашиот бизнис со само една цел – зголемување на вкупната економија на работење и подобрување на профитот на Вашата компанија.

Секој камион се користи на различен начин така што и сервисирањето треба да се разгледува поединечно. Со новата услуга и со флексибилниот план за одржување, ќе се погрижиме за Вашиот камион така како што треба. Врз основа на нашето искуство, знаење и добиените информации, ќе подготвиме план за одржување на Вашето возило, и ако биде потребно, ќе го приспособуваме на начин на кој се менува и Вашиот бизнис.

Откријте ја новата генерација на Scania камиони и услуги, креирани да бидат во согласност со Вашиот бизнис.

За повеќе информации посетете ја веб-страницата www.scania.com



SCANIA

Сканиа Македонија ДООЕЛ

ул. „34“ бр.7, Илинден, 1000 Скопје, Македонија
тел: +389 70 31 15 06 | e-mail: info@scania.mk



VIP CLASS

Најдобар во својата класа.

НОВИОТ TOURLINER. АВТОБУС КОЈ ИМПРЕСИОНИРА.

Како член на семејството на NEOPLAN, новиот Tourliner ветува дека ќе ја долови вашата имагинација уште од првиот момент. Неговиот интригантен дизајн, најсовремена внатрешност и сосема новиот инфо-забавен систем ги инспирира патниците додека им прави да се чувствуваат како дома. Иновативните карактеристики на Tourliner и елегантните елементи ветуваат дека ќе го направат вистински бестселер.

NEOPLAN

www.neoplan-bus.com

MAN Импортер Македонија д.о.о.ел. | Ул.2, Бр. 84 Илинден, Скопје | Тел: 02/ 511 63 79, 02/ 511 50 80 | www.mantruck.mk

АКТУЕЛНО



8 ЕУ-Конференција и АТИ-Регионален состанок во Скопје, во организација на АМЕРИТ

Сертификатите на македонските професионални возачи треба да бидат признаени насекаде

ТЕМА НА БРОЈОТ



10 Транспортните и обезбедувањето квалификуван и стручен кадар

Возачите се обучуваат и бегаат во ЕУ!

ИНТЕРВЈУ



13 Патрик Филип, раководител на ИРУ-Академијата за обука

Капацитетот на транспортните може да се подигне и преку соодветна обука

16 АКТУЕЛНО

Во МОТО АМЕРИТ

Широка палета услуги неопходни за транспортните и граѓаните

17 За успешно и квалитетно доостручување на кандидатите за возачи

Центарот за обука на АМЕРИТ се опреми со модерен симулатор на камион

18 Во рамките на својата богата меѓународна активност

АМЕРИТ вклучен во пилот-проектот за воведување е-CMR во Грција

19 ЛОГИСТИКА

Јубилеј на официјалниот застапник за Iveco-возилата

Една деценија на „Каргомакс“ во Македонија

20 СОВЕТИ

Како да го подготвите вашето возило за претстојниот летен период (2)

Задолжителна замена на зимските со летни пневматичи

22 ЦАРИНА

Од Царина потсетуваат за правата и обврските на патниците при минувањето на граничните премини

Лимитот за внесување пари во земјава е 10.000 евра, а при изнесување – 2.000 евра од лице

24 МЕРИДИЈАНИ

Конференција на СЦО во Тбилиси, Грузија

Дигитализираниот ТИР – подготвен за оптимизација на размената на податоци на границите

26 БЕЗБЕДНОСТ

Возете внимателно, возете безбедно!

Најопасните работи што ги прават возачите може да одземат живот

27 Препораки и совети за безбедно патување во лето

Неопходна е комплетна техничка проверка на возилото

28 ТРАНСПОРТ И ВРСКИ

Ненадеен застој во изградбата на двата автопати финансирани со кинескиот кредит

На Кичево – Охрид проблеми со трасата, а на Миладиновци – Штип имотно-правни спорови

30 КАМИОНИ

Volvo Trucks

Автономни камиони ќе собираат шеќерна трска

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Адреса:

бул. Партизански одреди 17/4, 1000 Скопје

Телефон: 02 32 98 224

Факс: 02 32 98 968

е-mail: amerit@amerit.org.mk

Web: www.amerit.org.mk

Facebook: [MakedonijaSoobrakajAMERIT](https://www.facebook.com/MakedonijaSoobrakajAMERIT)

жиро-сметка: 320100023724261

Депонент: Централна кооперативна банка АД

Даночен број: 4030000394212

ТЕКСТОВИТЕ И ФОТОГРАФИИТЕ НЕ СЕ ВРАЌААТ

Адреса:

ул. „1506“ бр.22, Момин Поток, 1000 Скопје

Телефон: 02 32 98 967

Издава:

СИЗ Македонија сообраќај АМЕРИТ

Подготвува и уредува:

Здружение за комуникација со јавноста „Контакти“ - Скопје

Дизајн и печатење:

Експресив графис, Скопје

Лектура:

Матилда Саздова



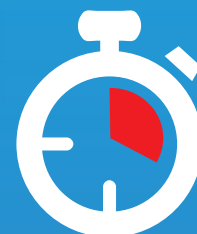


А
АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ

Ваш **ВЕРЕН ПАРТНЕР**
за **ДКВ картички**

тел: +389 (0)2 32 98 967 лок. 109 | моб: +389 (0)76 34 40 40 | факс: +389 (0)2 32 98 968 | e-mail: dkv@amerit.org.mk

ТРАЕКТ.МК



**РЕЗЕРВАЦИЈА НА ТРАЕКТ, ТУНЕЛ, МОСТ, ВОЗ
ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ МАТЕРИИ**

Тел: 02 32 98 967 | e-mail: traekt@amerit.org.mk | www.traekt.mk

ЕУ-Конференција и АТИ-Регионален состанок во Скопје, во организација на АМЕРИТ



СЕРТИФИКАТИТЕ НА МАКЕДОНСКИТЕ ПРОФЕСИОНАЛНИ ВОЗАЧИ ТРЕБА ДА БИДАТ ПРИЗНАЕНИ НАСЕКАДЕ

ЕУ-Конференцијата и АТИ-Регионалниот состанок беа на тема „Хармонизација на квалификациите на професионалните возачи во Југоисточна Европа“, а на нив земаа учество 50-ина домашни и странски претставници

СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ на 8 јуни беше домаќин и непосреден организатор на два значајни настани со меѓународно учество: ЕУ-Конференцијата и АТИ-Регионалниот состанок на тема „Хармонизација на квалификациите на професионалните возачи во Југоисточна Европа“. Главниот настан, ЕУ-Конференцијата се одржа во попладневните часови во просториите на Скопски саем, а на неа присуствуваа 50-ина претставници, домашни и странски гости, од Министерството за транспорт и врски на Република Македонија, Академијата на Меѓународната унија за патен превоз – ИРУ, од девет центри за обука на транспортните кадри од ЕУ и од регионот, потоа од десетина транспортни компании во нашата земја и се разбира од домаќинот АМЕРИТ. Регионалниот состанок, со претставници на ИРУ-Академијата и АТИ-Центрите за обука на транспортни кадри од Србија, Косово, Хрватска, БиХ, Македонија, Албанија, Црна Гора, Франција и Белгија се реализираше во просториите на АМЕРИТ. Заедничко за двата настани е што на нив се дискутираше за повеќе прашања за усогласеноста на легис-

лативата во земјите од регионот, а пред сè во Македонија, со ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа, која стапи во сила лани и претставува европска транспортна стратегија за наредниот период, а кај нас ќе почне да се применува од јануари 2018 година. Потоа, се говореше за квалификациите на професионалните возачи и нивното признавање во регионот и пошироко во Европа, како и за предизвиците, со кои се соочуваат македонските транспортни компании на овој план.

Отворајќи ја ЕУ-Конференцијата, Фросина Чарапиќ од Центарот за обука при АМЕРИТ ја презентираше темата „Хармонизација на условите за пристап до професијата и заемно признавање на професионалните квалификации“. Таа посочи дека во Македонија во АМЕРИТ е акредитиран центар на Академијата за обуки на Меѓународната унија за патен превоз, каде што се вршат потребните тренинзи и обуки за професионална компетентност за возачи и менаџери. Моментално, АМЕРИТ активно работи на усогласувањето на стандардите за обука на професионалните возачи и квалификациите на инструкторите, кои

ги спроведуваат овие обуки, со одредбите од Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа, потпишана од сите земји членки на Европската конференција на министри за транспорт – ЕКМТ. Со тоа, ќе се постигне, сертификатите со кои ќе се стекнат македонските професионални возачи да бидат признаени во сите земји од регионот. Досега македонските сертификати беа признаени од земјите членки на ЕУ, но не и од државите од регионот на Југоисточна Европа. Во таа насока, Чарапиќ наведе неколку иницијативи на АМЕРИТ, како: потребата од соработка со надлежните власти и индустријата за патен транспорт, подигнување на стандардите за обука и усогласување на програмите за обука со европските, поделбата посебно за патнички и за товарен транспорт и како најважно да се воведат систем на почетна, а и на периодична обука, од 35 часа на секои пет години, со акцент на патната безбедност и рационализацијата на потрошувачката на гориво. Како неопходност, таа ја наведе и потребата од поголема контрола од надлежните контролни служби, како и воведување не само на национални туку и на меѓународни акредитации за квалификациите на транспортните кадри.

Според Елена Ангеловска-Атанасовска од Секторот за патен сообраќај при Министерството за транспорт и врски на Република Македонија, македонското законодавство во голема мера е усогласено

со Повелбата за квалитет, но останува да се направат дополнувања и измени, кои уште повеќе ќе нè приближат до неа, и тоа во делот на критериумот добар углед, каде што се бара транспортерот да нема изречени казни за прекршувања на законските одредби и да нема забрана за вршење дејност, потоа токму во делот на професионална компетентност, каде што треба да се прави најголемо усогласување и во програмите за обуки и квалификациите на транспортните кадри, во признавањето на сертификатите за професионална компетентност, како и кај казните, кои кај нас се само парични, а во ЕУ се тристепени, според сериозноста на прекршоците. Во таа насока како следни чекори се наметнуваат преземањето активности за изменување и дополнување на законските и подзаконските акти во оваа сфера, како и за добивање на потребната согласност од Меѓународниот транспортен форум – ИТФ во Париз. Министерството веќе работи на тоа, а истовремено е отворено за соодветни предлози за оваа проблематика од транспортните и од другите асоцијации.

На конференцијата свое излагање имаа и Патрик Филип, од ИРУ-Академијата за обуки, која ги врши подготовките на тренинг-програмите за менаџерите и професионални возачи на меѓународно ниво.

– Патната безбедност треба да стане клучен приоритет преку усогласување на националната легислатива со одредбите од ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа и со стриктно спроведување на прописите, со воведување на критериуми за вработување во професијата патен транспортер, вклучувајќи и минимум квалификации за обука, воведување на професионални квалификации за комерцијалните возачи во регионот, етаблирање на интернационален систем за осигурување на квалитетот во обуките, испитите и сертифицирање на транспортните кадри и создавање национално компетентно тело, кое ќе создаде квалификациска професионална рамка за национален патен транспорт – рече Филип.

Меѓу другото, на ЕУ-Конференцијата стана збор и за специфичните потреби на индустријата за патен транспорт во ЈИЕ, за тоа дека обучените професионалци во оваа област носат поголема конкурентност на европскиот пазар, како и за придобивките на мултилатералните транспортни дозволи (ЕКМТ) за транспортните компании во меѓународниот транспорт. Свои излагања имаа и претставници на домашните транспортни компании, и тоа и во делот на транспорт на стоки и во превозот на патници, при што беше нагласена потребата од мерки со кои ќе се продолжат инвестициите во патната инфраструктура во земјава, потоа да се зголеми бројот на професионални возачи, да се поддржат инвестициите во нови возила со повисоки еко-стандарди и да се изнајде начин за поефикасно справување

АМЕРИТ РАБОТИ АКТИВНО НА УСОГЛАСУВАЊЕТО НА СТАНДАРДИТЕ ЗА ОБУКА НА ПРОФЕСИОНАЛНИТЕ ВОЗАЧИ И КВАЛИФИКАЦИИТЕ НА ИНСТРУКТОРИТЕ, КОИ ГИ СПРОВЕДУВААТ ОВИЕ ОБУКИ, СО ОДРЕДБИТЕ ОД ЕКМТ-ПОВЕЛБАТА ЗА КВАЛИТЕТ НА ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПА

со нелојалната конкуренција во областа на транспортот. На крајот на конференцијата, во чии рамки беше претставен и Водич за професионални возачи на македонски јазик, од страна на претставниците на транспортните фирми беа поставени голем број прашања, пред сè до учесниците од центрите за обука, како и до оние од ИРУ, а во врска со обуките на возачите и менаџерите, како и за барањата на домашните патни превозници за стопроцентна покриеност на возилата на македонските патни транспортери со ЕКМТ-транспортните дозволи за меѓународен превоз на стоки.

Во претпладневната сесија, на тркалезната маса во рамките на АТИ-Регионалниот состанок, од страна на претставниците на „Промотранс“ од Франција и на „ИРУ Проектс“ од Белгија, како и од ИРУ-Академијата беше презентирана ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа, со која се врши оваа хармонизација на квалификациите на професионалните возачи во ЈИЕ. Притоа, претставници од

сите седум акредитирани центри за обука од регионот во ИРУ-Академијата дадоа свој преглед и пресек на состојбите во нивните земји за националната усогласеност со одредбите од ЕКМТ-Повелбата. Овие меѓународни настани се дел од проектот SEED, кој е резултат на партнерството на девет школски центри за обука од споменатите седум земји, кои под закрила и патронат на ИРУ и ЕУ се ангажираат за една заедничка цел – да се зголеми квалитетот на едукацијата на возачите на подрачјето на Југоисточна Европа затоа што според „Глобалниот извештај за патна безбедност во 2013 година“ на Светската здравствена организација, овде е повисока стапката на сообраќајни несреќи од остатокот на ЕУ. Проектот е потпомогнат од ЕУ, која низ Програмата Erasmus+ го обезбеди финансирањето, кое трае веќе три години, а сега влегува во завршна фаза, при што неговото финале ќе биде во август годинава.

Ј.Б.

АМЕРИТ докажан партнер во проектот SEED



АМЕРИТ е докажан партнер во проектот SEED за подобрување на професионалните квалификации на инструктори и возачи во регионот на Југоисточна Европа, како и за негова усогласеност со директивата 2003/59/ЕС и ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт. Во проектот се вклучени девет партнери, односно центри за професионална обука од: Белгија, Франција, Босна и Херцеговина, Србија, Хрватска, Македонија, Албанија, Црна Гора и Косово, кои ги здружија ресурсите за да развијат програма за обука за возачите и инструкторите во регионот на ЈИЕ, со помош од околу 500.000 евра, обезбедени од страна на Европската комисија. АМЕРИТ, во овој проект, учествува со својот Центар за обука, кој е акредитиран од Академијата на ИРУ и се залага за зголемување на стандардите на обука и на инструкторите и на професионалните возачи, а и на управителите на транспортните фирми. Притоа, Центарот за обука на АМЕРИТ редовно ги имплементира наставните програми на Академијата на ИРУ за неколку видови обука, и тоа: за професионална компетентност на возачите, за возачите кои вршат превоз на опасни материји (АДР), за часовите за возење и одмор на возачите, за користење на дигиталните тахографи, како и за обука за безбеден товар и обезбедување на товарот.

Транспортерите и обезбедувањето квалификуван и стручен кадар



ВОЗАЧИТЕ СЕ ОБУЧУВААТ И БЕГААТ ВО ЕУ!

И ЕУ и ИРУ во последниве години сè почесто предупредуваат за потребата од доостручување на професионалните возачи, како и за подобрување на условите во кои тие работат и секако за унапредување на нивниот материјален статус, со што би се намалил и нагласениот недостиг на возачи во оваа дејност

„Без алат нема занает“ но и „Без ука нема наука“! Овие две народни изреки, не само секоја посебно туку и заедно, па дури и спротивставени една на друга, јасно, остро и прецизно, впрочем како што тоа народниот мудрец редовно го правел, ги илустрираат основните причини и мотиви на човекот и како поединец и како дел од некој колектив, во неговиот стремеж за развој, за напредок и усовршување, со цел да се биде подобар и поуспешен од другите луѓе, од другите колективи или организации во општеството. Токму од тие причини се водат и транспортерите во својата постојана, секојдневна и лута битка со конкуренцијата на транспортниот пазар, (домашниот или меѓународниот сеедно). Во тој контекст, овие две изреки, преведени на јазикот на

транспортерите, би подразбирале дека без добро превозно средство и сè што е потребно: опрема, резервни делови, сервис и слично – не може да се биде успешен транспортер, ама тоа не е можно ниту без соодветно знаење за работа во овој бизнис. За да се успее, без разлика на кое поле, потребно е големо познавање на одредена област, а знаењето се стекнува преку учење или во конкретниов случај преку доостручување, односно (до)обука на транспортните кадри во една компанија патен превозник, и тоа без оглед на тоа дали таа превезува патници или транспортира стоки. Токму затоа, и Европската Унија и Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, најголемата транспортна асоцијација во светот, последниве години сè почесто предупредуваа за потребата од доостручување на професио-

налните возачи, како и за подобрување на условите во кои тие работат и секако за унапредување на нивниот материјален статус, со што би се намалил и нагласениот недостиг на возачи во оваа дејност. Ова е присутно и кај нас, и во регионот, и во Европа, која, ваквите и слични укажувања за подобрување на вкупното милје во кое дејствуваат професионалните возачи на стариот континент ги смести во ЕКМТ-Повелбата за квалитет во патниот транспорт, која стапи во сила во почетокот на минатата година, а чии одредби ќе станат задолжителни во почетокот на идната година.

Во овој своевиден стратешки документ за развој на патниот транспорт во Европа, како репер и европски урнек се посочени обуките на ИРУ-Академијата, чиј акредитиран центар во Македонија е Центарот за обуки во АМЕРИТ, каде што се вршат потребните тренинзи и обуки за професионална компетентност за возачи и менаџери, кои како што посочуваат и од ИРУ, се на високо и респективно ниво. Сепак, кога станува збор за државата, од ИРУ досега пристигнуваа коментари дека треба да имаме повеќе стручни лица за дообука на професионалните возачи зашто според констатациите, на европското скалило заостануваме на тој план. Исто така, патниот транспорт е столбот на силните економии, а со добра професионална обука се обезбедува долгорочен успех во оваа област. На македонските патни транспортери им недостасува квалитетна (до)обука на нивните возачи за тие да бидат вистински професионалци во својата дејност, кои ќе можат непречено да се натпреваруваат со колегите од меѓународниот транспортен пазар. Надградбата на знаењата, за што во развиените земји има цел сет обуки и техники, што континуирано се спроведуваат, е нешто што кај нас сè уште не се сфаќа сериозно. Поради тоа, сè повеќе е нагласен недостигот на квалитетни професионални возачи за автобуски или за камионски превоз што е една од главните оценки за актуелниот момент во кадровскиот потенцијал на патниот транспорт во Македонија, каде што се наведува бројката од 11.000 професионални возачи во земјава. Затоа, се вели и дека треба да се инвестира во луѓето, во возачите, како што се инвестира во нови возила и во инфраструктурата, за да се осигураме дека тие лица, возачите, се квалификувани и знаат да ги управуваат возилата на безбеден начин, ефикасно во поглед на емисијата на загадувањето и на задоволство на корисниците на нивните услуги, и тоа како патниците во патниот превоз, така и оние на кои им е доверена стока за транспорт. Слични оценки беа добиени и од ЕУ и од ИРУ, а и од други тела како Светската здравствена организација, од каде што јасно беше укажано на големите разлики што на ова поле постојат во некои делови од Европа, како што е на пример, Балканскиот регион, односно Југо-

источна Европа, каде што на пример, се наведува како задолжително да се зголеми квалитетот на едукацијата на возачите меѓу другото и зошто овде е повисока стапката на сообраќајни несреќи од остатокот на ЕУ. Во тој контекст, како неодојна се наметна потребата од усогласување и хармонизација на квалификациите на професионалните возачи особено во регионот, односно во Југоисточна Европа, на што како проект се работеше под менторство на ЕУ и ИРУ во изминатите три години (финалето се очекува во август). Во тоа беа вклучени и од ИРУ-Академијата, од седум акредитирани центри за обука од ЈИЕ, меѓу кои и АМЕРИТ, како и од Франција и од Белгија, кои оперативно го водеа целиот проект. Она што овде посебно треба да се истакне и нагласи е мошне активната улога на АМЕРИТ, кому му беше доверена и неодамна во Скопје ја реализира ЕУ-Конференцијата

ЕУ-Конференцијата, како што е, на пример, излагањето на Горан Арсовски, од транспортната фирма „Трансфер“ од Куманово, кој зборуваше за „Специфичните потреби на индустријата за патен превоз на стоки“.

– Обуката на транспортните кадри е неопходност и мора да се реализира во согласност со ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа. Но, мора да се има предвид дека нашите превозници се соочуваат со многу предизвици на тој пат. Така, на пример, за да бидеме конкурентни на европскиот пазар, мора да инвестираме во нови возила со највисоки „еуро 6“ стандарди што е основа да добиваме мултилатерални ЦЕМТ-дозволи, од кои сме зависни и кои се услов за влез на тој пазар. Но, се соочуваме со нецелосна покриеност со такви дозволи што ги добиваме од Европската конференција за транспорт и

стручните, кои не ги исполнуваат квалификациите за таму. Неопходна е и построга имплементација на законските одредби во оваа сфера, зашто кај нас, на пример, никој не контролира техничка исправност на странски возила, поседување дозволи, тахо-ленти и дигитални тахографи за времето на возење или одморање на возачите. Нашите возачи перманентно се под контрола, веднаш штом ќе влезат во Србија, Хрватска, Австрија... По прашањето на субвенициите, кои се неопходност во оваа област, надлежните досега ни велеа „па ви се враќа ДДВ од нафтата и тоа се субвенции“. Сепак, мислам дека треба да се направи повеќе од тоа, зашто транспортот е девизно-извозна гранка. Затоа е потребно да се направи национална стратегија за оваа сфера, и тоа од компаниите, стопанските субјекти, коморите и слично и да се интервјуира во ЕКМТ и во Меѓународниот транспортен форум – ИТФ, т. е. да се бара поголема квота на транспортни дозволи за превоз на стоки – потенцира Арсовски.

И Ѓорѓи Вчков, управител на автобускиот превозник АД „Македонија сообраќај“ од Скопје и претседател на Стопанската комора за туризам на Македонија, кој на споменатата ЕУ-Конференција за хармонизација на квалификациите на професионалните возачи во Југоисточна Европа го презентираше своето согледување на тема „Специфичните потреби на секторот за патен превоз на патници во Република Македонија“, обуката и доостручувањето на возачите, впрочем како и на другите транспортни кадри како менаџерите, на пример, е насушна потреба и императив и за транспортните фирми и за самата дејност, а со оглед на нејзиното стопанско и пошироко значење, од аспект на патувањата и комуникацијата на луѓето, и за државата воопшто.

ОБУКАТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ КАДРИ Е НЕОПХОДНОСТ И МОРА ДА СЕ РЕАЛИЗИРА ВО СОГЛАСНОСТ СО ЕКМТ-ПОВЕЛБАТА ЗА КВАЛИТЕТ НА ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ ВО ЕВРОПА



на оваа тема, како и регионалниот состав на акредитираните центри членки на ИРУ-Академијата за обуки. Тоа зборува и за реномето на АМЕРИТ во овие кругови и севкупно во меѓународни рамки.

Сепак, кога станува збор за професионалните возачи во нашите транспортни компании на овие два важни транспортни настани беше јасно посочено дека и кај нас треба нешто да се преземе со цел создавање нов транспортен кадар за македонските патни превозници, како и тој да е добро поткован и оспособен. Беше посочено и дека треба да се стори нешто за спречување и оневозможување постојниот да замине во превозните компании во ЕУ. Тоа беше наведено и кај некои од нашите говорници на

тоа во многу помал број. Оттука, ние исполнуваме сè што треба, а имаме лимитиран пристап на европскиот транспортен пазар, поточно, принудени сме да купуваме „еуро 6“ возила, зашто така можеме да добиваме ЦЕМТ-дозволи, а ни ги даваат во недоволен број. Но зошто да исполнуваме такви строги услови, кога сме лимитирани на пазарот и кога цената на услугите автоматски ни е намалена? Од што да ги плаќаме возачите? Од друга страна, во ЕУ наоѓаат секакви начини да ги привлечат нашите возачи, со атрактивни плати, со работни визи, како што тоа го прават во Бугарија, Словенија, Полска, Чешка, Словачка... Нашите возачи заминуваат кај нив, а кај нас остануваат оние пред пензионирање, повозрасните и недовољно

Горан Сугарески, нов министер за транспорт и врски

Горан Сугарески е нов министер за транспорт и врски во новата Влада на Република Македонија, предводена од премиерот Зоран Заев, а избрана од Собранието на 31 мај годинава. Сугарески досега беше пратеник во Собранието на Република Македонија (од 2008 до 2016 година) од редовите на СДСМ, како и координатор на нејзината пратеничка група во последните две години и член на повеќе парламентарни комисии, а и на парламентарната делегација за соработка со НАТО. Претходно, од 2003 до 2008 година Сугарески беше државен службеник во локалната самоуправа – комунален инспектор во Општина Прилеп, а пред тоа три години беше советник во општинскиот совет. Новиот министер за транспорт и врски, кој по професија е правник, дипломирал на Правниот факултет Јустинијан Први при Универзитетот „Св. Кирил и Методиј“, а е магистер по политички науки.

ЗА АКТУЕЛНИОТ МОМЕНТ ВО КАДРОВСКИОТ ПОТЕНЦИЈАЛ НА ПАТНИОТ ТРАНСПОРТ ВО МАКЕДОНИЈА СЕ ВЕЛИ ДЕКА СЕ ПОВЕЌЕ Е НАГЛАСЕН НЕДОСТИГОТ НА КВАЛИТЕТНИ ПРОФЕСИОНАЛНИ ВОЗАЧИ ЗА АВТОБУСКИ ИЛИ ЗА КАМИОНСКИ ПРЕВОЗ

– Кај нас сите 17 возачи веќе имаат завршено обуки и поседуваат сертификати за возачи во меѓународниот транспорт, затоа што ние вршме меѓународен превоз на патници. Исто така, на секои пет години ги доостручуваме возачите, согласно со законските барања за обнова на сертификатите, а правиме и интерни дообуки за стекнување социјални вештини зашто нашите возачи имаат работа со патници и мора да умеат соодветно да комуницираат и да се однесуваат со нив. Што се однесува на Повелбата за квалитет во патниот транспорт во Европа, законската усогласеност со неа и европските правила во оваа област, меѓу другото и во делот на доостручувањето и обуката на транспортните кадри, ќе биде задолжителна веќе од почетокот на идната година. Во согласност со неа наскоро ќе се воведи и одреден Код 95 и заемно призна-

вање на квалификациите на возачите, во чии возачки дозволи тој ќе биде впишан. Секако, треба да се споменат и високите казни ако возачот нема сертификат, а се вклучил во меѓународниот патен превоз. Притоа се казнуваат и возачот и транспортната фирма, која го ангажирала и го пуштила да вози необучен и без сертификат. Кога станува збор за нас, превозниците на патници, треба да споменам и за потребата од субвенции во овој вид патен превоз бидејќи сега државата го субвенционира авиопревозот и така го зголемува бројот на патници во воздушниот сообраќај, а се намалува автобускиот превоз на патници. Тоа директно влијае и на осиромашувањето на вработените во патниот превоз на патници, заради што се потребни субвенции за набавка на нови и модерни возила, со повисоки еко- стандарди, но и за поминати

километри на редовните автобуски линии зашто сме задолжени да ги одржуваме без оглед на бројот на патници. На ова треба да се додаде редовно издавање дозволи и да се одобруваат новите линии, а да се бришат од евиденција неактивните линии. Во делот на доостручувањето, кое треба да е усогласено со европските програми, потребно е да се одделат и обуките и сертификатите за патничка и товарна програма, како што и се вели во директивите на ЕУ, а кај нас, неопходност е конечно да се справиме со нелојалната конкуренција, односно да се заштитат легалните превозници во координација со инспекциските служби. Всушност, треба да се елиминираат дивите превозници кои сообраќаат и возат патници со комбиња до осум седишта и кои немаат ништо од она што е потребно за квалитетен патен превоз на патници. Сето ова значи да се направи своевидна професионализација во дејноста, таа да е подобро платена за што е неопходна помош од државата и преку субвенции и со отворање образовни институции и центри за обука на квалитетни транспортни кадри, особено на возачите за што треба и соодветно анимирање на јавноста во таа насока – нагласува Вчков.

Се разбира, неодминливо се наметна потреба да слушнеме и еден непосреден учесник во „производниот процес“, односно возач.

– Во нашава професија, секој возач кој сака да успее во својата работа треба да се обучува и наоружува со знаење, за во секое време и на секое место и ситуација да е подготвен соодветно да реагира, за да ја заврши квалитетно работата. Треба испораката на стока или превозот на патници да ги реализира брзо и без проблеми. Затоа одиме на дообуки и се стекнуваме со соодветни сертификати за возачи во меѓународниот сообраќај. Јас имам посетувано обука во Центарот за обуки во АМЕРИТ и можам да кажам дека тие се квалитетни и овозможуваат стекнување нови знаења. Има непречено полагање пред комисијата на Министерството за транспорт и врски и здобивање со соодветен сертификат за возачи. Научените новитети на овие дообуки често ги применуваме во нашето работење и затоа тие секогаш треба да се надградуваат, согласно со упатствата од меѓународните тела и органи. Дека овој документ е неопходност покажуваат и честите контроли по патиштата во Европа, а и казните од околу 2.000 евра, ако не го поседуваме. Во однос, на заминувањето на нашите возачи во странство, тоа е во рамките на трката за подобра егзистенција зашто евидентно е дека колегите возачи во ЕУ, па и во регион, се платени повеќе – вели Даниел Милевски од транспортната фирма „Боме 10 Логистик“ од Скопје (десет години возач во меѓународниот патен транспорт, најчесто за и од Германија).

По неодамнешното доделување

Во АМЕРИТ врачени ИРУ-наградите на 10 транспортни менаџери



Десет транспортни менаџери од Република Македонија, превозници на патници и на стоки, неодамна во просторите на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ ги примија наградите TOP MANAGER за 2017 година што им ги додели најголемата транспортна асоцијација во светот, Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, со седиште во Женева. Ова високо транспортно признание што ИРУ го доделува традиционално секоја година, а кај нас се врши со посредство на АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во нашата земја, годинава им припадна и им беше врачено на: Марјан Крстевски од Републиката фирма АСПЕРА КОМЕРЦ, Зоран Љубенов – ДТТ ЛИДО, Бесим Алиов – ДУДО АГ, Роберт Спасов – ЕЛМА ТРАНС, Ѓорѓи Вчков – Македонија сообраќај АД, Александар Ристовски – РИВИЕЛ ДООЕЛ, Ѓорѓи Ристов – САБРИНА ТРАНС, Зоран Јамандиев – ШЕФЧЕ ТРАНС ДООЕЛ, Николчо Капсаров – ТРАНСБАЛКАН ДООЕЛ и Андреј Костов од ТРЕЈД КОСТОВ ТРАНСПОРТ. Тие се дел од тимот на 60 најдобри менаџери во транспортот од 15 земји во светот, за кои ИРУ пред извесно време донесе одлука да ги награди со своето највисоко признание.

– Оваа престижна награда што нашите транспортери имаа чест да ја добијат од ИРУ е потврда и признание за нивното менџерско работење, за лидерските достигнувања и за професионалното искуство во негувањето и промовирањето на сигурен, безбеден, еколошки и ефикасен патен транспорт. Наградата TOP MANAGER на ИРУ има за цел поуспешно работење на транспортерите што соодветно ја валоризираат и наградуваат и општествената заедница, односно државата од каде што тие потекнуваат, а еве и Меѓународната унија за патен транспорт – изјави Емил Милев, управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ.

J.B.

ПАТРИК ФИЛИП

Раководител на ИРУ-Академијата за обука



КАПАЦИТЕТОТ НА ТРАНСПОРТЕРИТЕ МОЖЕ ДА СЕ ПОДИГНЕ И ПРЕКУ СООДВЕТНА ОБУКА

Економското опкружување и современите трговски практики бараат квалитетни транспортни услуги по конкурентни цени, додека угледот на компаниите за патен транспорт зависи од самите управители и возачи

» Господин Филип, неодамна учествувавте на Регионалниот состанок на АТИ (Associate Training Institute) и на Конференцијата на ЕУ за хармонизација на квалификациите за професионални возачи во Југоисточна Европа (EY SEED-проект), организирана од страна на АМЕРИТ во Скопје. Кои се, според Вас, клучните фактори за обезбедување сигурен и квалитетен патен транспорт, кога станува збор за професионални возачи и компании, а со цел подобрување и зајакнување на нивната компетентност?

Економското опкружување и современите трговски практики бараат квалитетни транспортни услуги по конкурентни цени, додека угледот на компаниите за патен транспорт зависи од самите управители и возачи. Управителите, како и возачите во патниот сообраќај, треба да бидат компетентни во однос на сите клучни аспекти во комерцијалниот патен сообраќај, како што се: безбедно возење, управување со карго,

придружна документација, лиценци, царински постапки итн., со цел да понудат ефикасна и квалитетна услуга во патниот транспорт. Безбедноста на патиштата е исто така клучен аспект, кој влијае врз угледот на компаниите за патен транспорт. Ако сето ова се земе предвид, ќе се овозможи напредок и понатамошен успех на компаниите за патен транспорт. Квалитетот на вработените може да се обезбеди само преку соодветно раководење и професионална обука за патниот транспорт, која доколку се реализира според квалитативните стандарди ќе претставува инвестиција во компанијата.

» Кои се новостите во однос на програмите за обука за професионални возачи на меѓународно ниво со кои работи Академијата на ИРУ? Можеме ли наскоро да очекуваме софистицирани видови на обука за транспортниот персонал во компаниите?

Во последните неколку месеци работи-

ме на неколку проекти со цел да ги усовршиме нашите СРС-програми за управители и возачи. Истовремено, работиме и на креирање на посебни курсеви за управители и возачи за поуспешно да ги задоволиме специфичните потреби на компаниите за патен транспорт, кои се стремат кон поставување на повисоки професионални стандарди преку доставување на специфични модули за обука. Модернизацијата на програмата, исто така, зависи и од употребата на современи технологии за обука, како на пример комбинирано или електронско учење. Со помош на нашите експерти за обука и на партнерствата со другите меѓународни организации/институции специјализирани за различни аспекти на професионалниот патен транспорт и безбедноста на работа, веќе развивме целосна програма за патен транспорт и логистика и курс за е-учење, кој се однесува на безбедноста на патиштата при работењето што им помага на управителите за транспорт да ја подигнат свеста за безбедносната култура и на тој начин да го намалат бројот на несреќи и несакани инциденти. Оваа програма, која е достапна насекаде 24 часа на ден, доби одлични повратни информации од практичарите. Наскоро ќе биде надополне-



нери да работат според истите правила. Овие правила исто така ќе се применуваат на национално ниво со цел да се избегне нарушување и со тоа да се прифатат пониските стандарди во комерцијалните практики за патен транспорт. За жал, регулаторите во некои земји применуваат построги ограничувања, како што е минималната цена на трудот, која се смета за уште еден одбранбен механизам. ИРУ е против ваквите мерки што се спроведуваат (или се разгледуваат за да бидат спроведени) од страна на некои земји-членки на ЕУ. Недостигот на возачи не е последица на обуката. Постојат неколку аспекти кои придонесуваат за тоа и кои се анализирани и достапни на порталот за возачи на ИРУ (<https://www.iru.org>). Многу истражувања покажуваат дека за да се задржи работната сила во индустријата, инвестирањето во човечкиот капитал е задолжително, а комерцијалниот патен транспорт не е исклучок. Возачите треба да се чувствуваат компетентни и наградени и да се сметаат за вистински професионалци. Така, воспоставувањето на професионални квалификациски рамки е задолжително за индустријата.

» Регионалниот состанок на АТИ и Конференцијата на ЕУ во организација на АМЕРИТ е дел од регионалниот, кофи-

МНОГУ ИСТРАЖУВАЊА ПОКАЖУВААТ ДЕКА ЗА ДА СЕ ЗАДРЖИ РАБОТНАТА СИЛА ВО ИНДУСТРИЈАТА, ИНВЕСТИРАЊЕТО ВО ЧОВЕЧКИОТ КАПИТАЛ Е ЗАДОЛЖИТЕЛНО, А КОМЕРЦИЈАЛНИОТ ПАТЕН ТРАНСПОРТ НЕ Е ИСКЛУЧОК

та со уште едно е-учење за безбедноста во транспортот, воглавно насочено кон комерцијалните возачи.

» Обуката за возачи и управители, сепак претставува дополнителен трошок за транспортните компании, особено во периодот на кризата која го погодува транспортот во последниве години. Како овие трошоци влијаат на квалитетот на обука за професионалци во патниот сообраќај? Што треба да преземат компаниите и надлежните фактори за да ја регулираат оваа обврска и суштинска потреба на секој превозник?

Успешните транспортни компании одамна сфатија дека професионалната обука е всушност инвестиција, а не трошок. Таков случај имаме особено кога станува збор за несреќи, парични казни или ефикасност во транспортот. Како што е познато, едноставно преку соодветни практики за еко-возење, потрошувачката на горивото може да се намали до 15 %. Така, потребен е поинаков пристап во рамките на колебливите компании за патен транспорт, и тоа не само во Југоисточна Европа туку и на глобално ниво. Како и за која било друга индустрија, квалитетот на испорачаната финална услуга може да се обезбеди само преку професионална обука за патниот сообраќај, заедно со други мерки, како што се тренинг и менторство, спроведени од транспортните

компаниии за покривање на специфичните аспекти во работата. Оттука, потребно е да се воспостават рамноправни услови со цел да се обезбеди безбедна, квалитетна и одржлива услуга. Токму тоа е целта на ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа.

» Тековниот суштински проблем за превозниците е дека земјите-членки на ЕУ воведоа голем број рестриктивни и безбедносни мерки, како и мерки во областа на социјалните регулативи – време за возење и одмор за професионалните возачи и мобилните работници, минимална цена на трудот, како и чести транспортни блокади... Како сето ова, како и недостигот на возачи, влијае врз едукацијата на транспортниот персонал?

Социјалните регулативи се важни за да се постигне безбедност и рамноправен натпревар помеѓу операторите во патниот транспорт и тоа е обврска не само на земјите-членки на ЕУ туку од 2012 година и на сите земји во рамките на Европскиот договор за работа на екипажите на возилата што вршат меѓународен патен превоз (AETR Agreement), а кој се однесува на правилата за возење и време за одмор. Пристапот до одреден пазар бара почитување на збир од правила со цел да се оствари трговија. Повелбата за квалитетот на ЕКМТ, конкретно, има за цел да обезбеди сите трговски парт-

нансиран SEED-проект. Кое е вашето размислување за оваа фаза од проектот кој завршува во август? Какви резултати и придобивки можат да очекуваат професионалните возачи во регионот и во нашата земја?

Најголемата придобивка од проектот SEED е обезбедувањето хармонизирана обука на инструктори и професионални возачи на регионално ниво со што се поставуваат стандарди за заемно признавање на оваа квалификација во регионот и пошироко. Освен тоа, целосната усогласеност на периодичната квалификација на возачите од регионот на ЈИЕ со нормите кои се применуваат на пазарот на ЕУ, како и со барањата на ЕКМТ-Повелбата за квалитет, овозможуваат добрите транспортни оператори во ЈИЕ и понатаму да имаат корист од ЕКМТ- Мултилатерална квота на лиценци по 1 јануари 2018 година. Вториот елемент беше една од причините зошто се започна проектот SEED и сите ние треба да бидеме задоволни од тие постигнувања, кои исто така се официјално признаени како репер за висококвалитетна професионална обука за патниот сообраќај, која целосно ги задоволува барањата на Повелбата за квалитет на ЕКМТ.

» Преку овој проект и пошироко може да се добие увид во последните трендови, во развојот, а и сеопфатна слика за

ситуацијата во македонскиот патнички транспорт. Кои се вашите впечатоци за подготовеноста на македонските транспортни компании коишто учествуваат на меѓународниот пазар на превоз, во однос на професионалните компетенции и вештини на нивниот персонал – возачи и управители? Како би ја оцениле компетентноста на инструкторите на АМЕРИТ кои работат на нивната обука?

Верувам дека 60 % од македонските професионални компании за патен превоз обучени од Центарот за обука на АМЕРИТ, особено во програмите за управители и возачи на СРС се оние транспортни претпријатија, кои ја применуваат одредената ЕКМТ-Мултилатералната квота на лиценци, како и оние кои ги користат повеќето билатерални транспортни дозволи разменети со други земји. Колку што ми е познато, мал е бројот

да бидат дел од меѓународниот пазар на транспорт. Тоа е, исто така, доказ за компетентноста на инструкторите на АМЕРИТ кои вршат висококвалитетна обука за македонската транспортна индустрија.

» **Обуката и квалификацијата на професионалците за патен транспорт е важен сегмент од ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа, а нивното спроведување во согласност со барањата на глобално ниво е неопходно, како и усогласувањето на законодавството во оваа област во сите земји на континентот. Како ја оценувате усогласеноста на националното законодавство со Повелбата за квалитет на ЕКМТ за патниот сообраќај, а особено во поглед на обуката и професионалната квалификација на превозниците?**

Анализата на националното импле-

за обука или за времетраење на пропишаната обука. Во повеќето законодавства на земјите од ЈИЕ не постојат јасни услови во однос на националното овластување за организирање на обука и испит за стекнување на квалификации за управител и возач на СРС. Конечно, се чини дека во моментот во повеќето земји од ЈИЕ недостигаат механизми за спроведување/имплементација на контроли со валидни квалификации за СРС управители и возачи. Ова доведува до нелојална конкуренција помеѓу давателите на обуки, до слаб квалитет, па дури и до недостаток на обука за професионалци во патниот сообраќај. Повелбата за квалитет на ЕКМТ ги препознава програмите на ИРУ-Академијата и стандардите за обука во согласност со своите акредитирани тренинг-институти преку процесот на акредитација, како репер за висококвалитетна обука. Властите на земјите од ЈИЕ треба навремено да реагираат со цел да се утврдат стандардите за професионални квалификации. Тие можеби ќе изразат желба да ги контактираат националните АТИ на Академијата ИРУ за да го искористат нивното знаење и можеби заеднички да работат на имплементација на IRU Academy eXaminer, кој обезбедува комплетен, професионален и квалификациски капацитет за СРС.

» **АМЕРИТ и Центарот за обука со години играат клучна улога во едукацијата на работната сила во патниот транспорт во земјата, поттикнувајќи блиска и интензивна соработка со Академијата на ИРУ. Како резултат на оваа соработка, здружението значително го подобри работењето на својот Центар за обука. Што може да се преземе во наредниот период со цел да се подобрат квалитетот и стандардите за обука во секторот за патен транспорт во земјата?**

Чест ми е што сум сведок на напредокот на АМЕРИТ, како здружение на членките на ИРУ и на неговиот Центар за обука како акредитиран академски институт. Во последниве месеци, АМЕРИТ го прошири својот капацитет за обука, со што нуди поголема понуда за професионалците во патниот сообраќај. Јас бев сведок на водечката улога на Центарот за обука и проактивниот придонес во успехот на Проектот на SEED, а исто така сум импресиониран и од професионалноста и од квалитетот на инструкторите на АМЕРИТ, кои понудија обука и за некои од нашите програми што се одвиваат во соседните земји.

Она што му преостанува на АМЕРИТ е да добие признание од страна на националните надлежни органи во Македонија (првенствено од страна на Министерството за транспорт и врски) и на тој начин да може да дејствува како центар на извонредност, со цел да се развие ист квалитативен капацитет за обука низ целата земја, при што ќе се создадат хармонизирани квалитативни стандарди за обука.

Ј.Б.

ЧЕСТ МИ Е ШТО СУМ СВЕДОК НА НАПРЕДОКОТ НА АМЕРИТ, КАКО ЗДРУЖЕНИЕ НА ЧЛЕНКИТЕ НА ИРУ И НА НЕГОВИОТ ЦЕНТАР ЗА ОБУКА КАКО АКРЕДИТИРАН АКАДЕМСКИ ИНСТИТУТ



на македонски патнички друштва кои биле укинати поради неправилна употреба на лиценците, а речиси ниту едно македонско претпријатие за патен транспорт не било казнето поради непочитување на условите во рамките на спогодбата АЕТР во однос на времето за работа и одмор во професионалниот патен транспорт. Нашиот ТИР и Транзитен оддел, исто така потврдуваат дека не постојат сериозни прекршувања на транзитните и царинските регулативи од страна на македонските транспортни оператори, што може да се забележи од екстремно ниската стапка на ТИР- побарувањата. Овие елементи се најдобриот доказ дека македонската индустрија за патен транспорт располага со добро обучени и вешти професионалци, кои се подготвени континуирано

ментирање на барањата од Повелбата за квалитет на ЕКМТ спроведена од страна на Секретаријатот на Меѓународниот транспортен форум (ITF) покажа несовпаѓања и нерамноправност помеѓу земјите-членки кои имаат корист од ЕКМТ-Мултилатералната квота на лиценци, и покрај тоа што овие барања се почитуваат на регулираните пазари, како што е оној на земјите членки на ЕУ. Во некои земји, постои општ недостаток на законодавство, или законодавството постои до одреден степен во земјите од ЈИЕ. Она што е вообичаено за земјите од ЈИЕ е дека две од нив имаат свое законодавство во однос на квалификацијата за возач на СРС, при што повеќето од нив не прават никаква разлика помеѓу превозот на патници и стоки и во моментот нема јасни програми

Во МОТО АМЕРИТ



ШИРОКА ПАЛЕТА УСЛУГИ НЕОПХОДНИ ЗА ТРАНСПОРТЕРИТЕ И ГРАЃАНИТЕ

Согласно со добиеното овластување за вршење на работите на техничката служба од страна на Министерството за економија, во МОТО АМЕРИТ може да се добие цел сет од 15-ина транспортни услуги

МОТО АМЕРИТ, најновата организациска единица на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, лоцирана во модерниот и повеќе-наменски деловен комплекс крај скопската населба Момин Поток, пролетва, по само неколку месеци од формирањето, веќе дава широка палета на услуги, кои се неопходни

за транспортните компании, но и за обичните граѓани. Станува збор за цел сет од 15-ина услуги и активности што сите правни и физички лица можат овде да ги обезбедат согласно со добиеното овластување на МОТО АМЕРИТ за вршење на работи на техничка служба од страна на Министерството за економија.

Во овие услуги и активности спаѓаат: вршење технички преглед на возила, обезбедување меѓународна возачка дозвола, одобрение за управување со туѓо моторно возило и пробни таблички. МОТО АМЕРИТ е носител и на овластување издадено од Министерството за транспорт и врски за издавање на ЕКМТ тест-сертификатот за подготвеност за сообраќај на товарните моторни и приклучни возила што е услуга наменета и која можат да ја користат сите правни лица, кои вршат превоз на стока во меѓународниот транспорт. Овде се прави и единечно одобрување на возила, идентификација и оцена на техничката состојба на возилата (хомологација) и одобрување на преправени возила (атест), а заинтересираните транспортни и други фирми, организации и институции, како и граѓаните можат да обезбедат и калибрација на аналогни и дигитални тахографи на своите возила, евидентирање на промени на возилата, втиснување на идентификациски ознаки на возилата (број на мотор и шасија). За транспортерите и другите компании е особено важно што во МОТО АМЕРИТ можат да добијат и АТП – Сертификат за исправност на возилото за превоз на лесно расипливи производи, потоа АДР – периодичен преглед на возилата за превоз на опасни материји во патниот сообраќај и издавање на Сертификат за исправност на возилото за превоз на одредени опасни материји, како и АДР – проверки на цистерни за транспорт на опасни материји согласно со стандардот МКС EN 12972:2015 без натпритисок, како и идентификација и оцена на техничката состојба на мобилните машини.

Целата оваа палета на услуги и активности, МОТО АМЕРИТ ја врши со најнова и најмодерна опрема, од реномирани светски производители што заедно со добро обучените и квалификувани кадри е и гаранција за квалитетот на услугите што ги дава новата организациска единица на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ.

Ј.Б.

Во рамките на Светскиот ден на акредитацијата

Признание за МОТО АМЕРИТ за успешно спроведената акредитација

Во рамките на свеченоста што се одржа на 9 јуни во Институтот за акредитација на Република Македонија (ИАРМ), а по повод одбележувањето на Светскиот ден на акредитацијата, МОТО АМЕРИТ ДООЕЛ – Скопје доби своевидно признание за успешно спроведената акредитација на своите транспортни услуги и активности. На пригодната свеченост во ИАРМ, организирана под мотото „Акредитација: Обезбедување на доверба во градежништвото и изградената животна средина“, присуствуваа бројни гости, претставници на: Владата на Република Македонија, Министерството за економија, градежниот сектор, јавниот сектор, научно-образовните институции, здравствените установи, соработниците, како и претставниците на телата за оцена на сообразност на акредитациите. Притоа, на свеченоста беа промовирани „Годишниот извештај за работа на ИАРМ за 2016 година“ и брошура со тематика на годинешното мото, а беа врачени и сертификатите на акредитираните и реакредитираните тела за оцена на сообразност во периодот јуни 2016 – мај 2017 година, меѓу кои и на

МОТО АМЕРИТ ДООЕЛ – Скопје за успешно спроведената акредитација во текот на месец март годинава.



За успешно и квалитетно доostrучување на кандидатите за возачи



ЦЕНТАРОТ ЗА ОБУКА НА АМЕРИТ СЕ ОПРЕМИ СО МОДЕРЕН СИМУЛАТОР НА КАМИОН

Со овој симулатор, АМЕРИТ успешно ја реализира идејата за приближување и олеснување на доostrучувањето и практичната обука на идните кандидати возачи, согласно со највисоките европски и светски стандарди

Центарот за обука на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ, најстарата транспортна асоцијација во нашата земја, од неодамна доби најмодерен симулатор на камион од типот „Мерцедес“. Со тоа, АМЕРИТ успешно ја реализира идејата за приближување и олеснување на доostrучувањето и практичната обука на идните кандидати возачи, кои во иднина ќе ги користат услугите на овој едукативен центар во сферата на транспортот.

– Како Центар за обука, меѓу другото и за професионална компетенција на возачите на камиони, успеавме да го заокружime процесот на обука на возачите со вметнување на практично симулирано возење и маневрирање на камион. На тој начин, со практични вежби на нашиот симулатор ќе го подобриме квалитетот на возење на возачите на камиони. Повеќе години порано постепено воведувавме разни модерни начини на практично изведување на обуките преку показни вежби за безбеден натовар и обезбедување на стоката, ергономија, прва помош, пополнување и користење на транспортна документација, работа на симулатор на дигитален тахограф... И, еве сега може да кажеме дека практичниот дел го заокруживме со симулација на возење камион, а со тоа, по начинот и квалитетот на обуката на транспортните кадри во нашата земја се израмнивме со сите европски центри за обука – вели Емил Милев, управител на СИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ.

Инаку, самиот симулатор претставува класична кабина на камион со сите елементи поставени на подвижна платформа, кои симулираат движења на камионот во сè какви ситуации, па и во непредвидливи. На него возачите можат да ги вежбаат нивните способности за возење камион во урбана и рурална средина, за маневрирања, возење по тешки терени, економично возење и



слично. За време на обуката, инструкторот преку посебна инструкторска конзола го следи возењето на возачот и може да ја менува околината во која се наоѓа камионот преку густината на сообраќајот, односно бројот на возила, пешаци и слично. Исто така, може да влијае на временските околности, како и на теренот по кој се вози. На крајот на возењето се формира извештај за начинот на возење на возачот преку однапред поставени критериуми и се оценува способноста на возачот.

Со неколку возни сесии, возачот ќе биде подготвен за реално возење на камион. Тоа е една од поволностите што ја овозможува симулаторот – проверка и корекција на знаењето на возачот, пред реално да седне во камион. Со овој ексклузивен новитет, АМЕРИТ и практично ги следи сите промени кои се предвидуваат во ЕКМТ-Повелбата за квалитет на патниот транспорт во Европа, во делот за исполнување на критериумите што се предвидени за центрите за обука, односно за практична обука на возачите и за проверка на способноста за возење, како и на маневарските способности. Во тоа можеа да се уверат и учесниците, домашни и странски, на неодамна одржаната ЕУ Конференција на тема „Хармонизација на квалификациите на професионалните возачи во Југоисточна Европа“ што ја организираше АМЕРИТ, а кои по посетата на неговиот Центар за обука посочија дека со ваквата модерна опрема тој може да се вклучи во самиот врв на школските центри од овој тип во регионот.

Ј.Б.

АМЕРИТ
ЦЕНТАР ЗА ОБУКА

Во рамките на својата богата меѓународна активност



АМЕРИТ ВКЛУЧЕН ВО ПИЛОТ-ПРОЕКТОТ ЗА ВОВЕДУВАЊЕ Е-CMR ВО ГРЦИЈА

Овој пилот-проект започна со дводневниот настан во Солун, насловен „е-CMR: Дигитализацијата во патниот сообраќај“, на кој учествуваа и претставници од АМЕРИТ, од Царинската управа на Република Македонија и од македонскиот конзулат

С ИЗ „Македонија сообраќај“ – АМЕРИТ од неодамна е вклучена во подготовките на пилот-проектот за воведување е-CMR во Грција што стартуваше на 22 јуни, кога беше реализирана првата грчка национална транспортна операција со користење дигитален товарен лист. Пилот-проектот започна со дводневниот настан во Солун, насловен „е-CMR: Дигитализацијата во патниот сообраќај“, на кој учествуваа и претставници од АМЕРИТ, од Царинската управа на Република Македонија и од македонскиот

конзулат. Поддржан од грчкото Министерство за инфраструктура и транспорт, а организиран од Грчката федерација за патен транспорт (OFAE), во соработка со Hermestrans SA..., настанот, кој се фокусираше на дигитализацијата и новиот бран на технологија во логистичките операции што ја реформира транспортната индустрија, ги собра говорниците и гостите од политичката и од бизнис-заедницата во Грција, потоа од соседните земји и од Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ за да ги идентификуваат следните чекори за транс-

портниот сектор во Балканскиот регион, кој функционира на силно глобализираниот и конкурентен пазар.

– За Македонија, а и за нас како транспортна асоцијација и партнер на организаторот OFAE, е важно што учествуваме во пилот-проектот сега кога учествуваат и соседните земји од регионот. Така сме во тек и можеме да видиме како чекор по чекор би се решавале сите пречки, кои би можеле да настанат со дигитализацијата на CMR. Поволностите од е-CMR, како што се: сигурност, информација во реално време, транспарентност, заштеда итн. би се увиделе од компаниите, испраќачите/примачите и транспортните и сам по себе е-CMR би се промовирал за кога ќе дојде време да стане задолжителна алатка за да не бидеме неподготвени како држава, па отпосле на брзање да имплементираме нешто што ќе ни биде наложено. Се разбира, и државните институции, како царината, министерствата за транспорт и врски и за финансии би имале бенефит од дигитализацијата на CMR – истакнува Мартин Бочварски од АМЕРИТ, инаку учесник на настанот во Солун.

Насочувајќи го вниманието на следните чекори за прекуграничните е-CMR во регионот, овој пилот-проект ги истакнува придобивките од зголемената ефикасност на синџирот на снабдување и од поголемата транспарентност.

Инаку, со Франција и со Естонија (последни земји од вкупно 11, кои пристапија кон протоколот на ОН за дигитални пратки), овој нов развој за балканскиот регион го зголемува импулсот за размена на податоци во синџирот на снабдување во блиска иднина, со што транспортните системи ќе бидат потранспарентни, поточни и поефикасни.

J.C.B.

Традиционално по седми пат

Ден на отворени врати на МАН Импортер Македонија

И овој седми Ден на отворени врати на МАН Импортер Македонија привлече бројни посетители од цела Македонија и пошироко

МАН Импортер Македонија во мај годинава го организираше веќе традиционалниот, седми по ред, Ден на отворени врати, кој привлече бројни посетители од цела Македонија и пошироко. И овој пат, деловните партнери и потенцијални купувачи имаа можност да ги разгледаат новите и користени МАН-ови камиони, како и да се запознаат со автобусите од типот на MAN, Neoplan и Otocar, за коишто МАН Импортер Македонија од оваа година е генерален увозник за нашата земја. Притоа, посебно беа претставени и нагласени постпродажните услуги, односно посетителите можеа да се уверат во квалитетот на оригиналните резервни делови и да се информираат околу актуелните акции, условите за набавка на возила и резервни делови, технолошките новитети, можностите за одржување и услугите кои ги нуди МАН Сервисната работилница. Како еден од новитетите беше претставен и уредот JOSAM за контрола на геометријата на тркалата, за сите марки и типови стопански возила.

Оваа година, брендот MAN, со овој настан го одбележа своето 25-годишно присуство на македонскиот пазар, со што, всушност, е најстариот



бренд на нашиот пазар од осамостојувањето на Република Македонија. Посетата на бројните партнери е знак и показател за досегашното успешно работење, како и за довербата што MAN ја ужива помеѓу своите купувачи во камионската индустрија. Сè поголемиот број на корисници на возилата MAN докажува дека тие ја препознале целосната визија на работењето на новиот МАН Импортер Македонија, кој под овој нов назив и со новата организациска поставеност постои во Македонија од 2011 година.

J.B.



ЕДНА ДЕЦЕНИЈА НА „КАРГОМАКС“ ВО МАКЕДОНИЈА

„Каргомакс“ ја започна својата дејност во Македонија како официјален застапник за Iveco-возилата во 2007 година и од самиот почеток, па до денес е во чекор со главните стандарди, обезбедувајќи го најдобриот спој на услуги во светот на транспортот

„Каргомакс“ ДОО од Скопје, официјалниот застапник и дистрибутер за програмата на Iveco-возилата кај нас, во почетокот на јуни го прослави своето десетгодишно постоење на македонскиот пазар. На пригодната свеченост организирана по тој повод, за деценискиот развој на компанијата пред присутните гости, партнери и корисници на возилата Iveco во земјава, зборувааше Борче Ацковски, директор на „Каргомакс“. Притоа, тој ги потенцираше позициите на компанијата во една специфична сфера на македонскиот пазар, каде што само со упорна работа се стигнува до врвот.

– „Каргомакс“ веќе десет години чекори

на вистинскиот пат и продолжува со исто темпо – истакна Ацевски. Тој нагласи и дека „Каргомакс“ ја започна својата дејност како официјален застапник за Iveco-возилата во 2007 година.

– Од самиот почеток, па до денес е во чекор со главните стандарди, обезбедувајќи го најдобриот спој на услуги во светот на транспортот: продажба на комерцијални и специјални возила, сервис и продажба на резервни делови и компоненти од гамата на IVECO, IVECO BUS, IVECO ASTRA и BOSCH.

Во изминатиот десетгодишен период, „Каргомакс“, меѓу другото инвестираше повеќе од два милиони евра при изградбата и опремувањето на најголемиот сервис-

но-продажен центар за комерцијални возила во Македонија. Центарот, кој располага со покриен простор од 2.100 метри квадратни се наоѓа на плац со површина која опфаќа повеќе од 14.000 метри квадратни, а во негови рамки функционираат комерцијални и административни канцеларии, сервис за товарни возила, перална и магацин за резервни делови.

– Истовремено, во изминатите години „Каргомакс“ инвестираше и во постпродажба во најновата технологија во сервисот, кој е изграден со технологија со најдобар европски квалитет и сето тоа во целосна согласност со најновите стандарди што сè заедно нè става меѓу водечките компании на ова поле во Македонија – истакна Ацковски.

Покрај првиот човек на компанијата, на присутните им се обратија и гостите од Iveco, Карл Мартин Штуденер и Емилио Парато, кои нагласија дека во „Каргомакс“ имаат достоинствен партнер во работата, кој на нивно големо задоволство, согласно со стандардите на компанијата, гради цврсти позиции на пазарот, и сето тоа согласно со стандардите на компанијата. Со тоа, како што беше речено, „Каргомакс“ е компанија која достоинствено ги репрезентира вредностите на Iveco на македонскиот пазар и го пласира постојниот асортиман на овој производител на комерцијални возила. По официјалниот дел, пригодната свеченост во „Каргомакс“ продолжи со прекрасна роденденска журка, каде што низ едно неформално дружење на присутните беше обележан и прославен еднодеценискиот јубилеј, раст и развој на компанијата.

J.C.B.



Како да го подготвите вашето возило за претстојниот летен период (2)



ЗАДОЖИТЕЛНА ЗАМЕНА НА ЗИМСКИТЕ СО ЛЕТНИ ПНЕВМАТИЦИ

Крајно време е зимските пневматици да се заменат со соодветни летни, но пред тие да се монтираат треба да се направат неколку проверки

Кога температурата на површината на асфалтот ќе надмине 7°C, треба да се размислува за замена на зимските со летни пневматици. Доколку сè уште вашето возило е со зимски пневматици крајно време е тие да се заменат со соодветни летни, но пред да се монтираат препорачуваме да направите неколку проверки:

Проверка на длабочината на шарата

Во текот на својата експлоатација длабочината на шарата на пневматичите постепено се намалува, а како резултат на тоа се намалува и патот на сопирање во услови на мокра и влажна подлога. Законски дозволен минимум на длабочината на шарата е 2 мм (индикатори за проверка на потрошеност: TWI - Tread Wear Indicator вообичаено се поставуваат на 1,6 до 2 мм), но имајќи го предвид искуството и практичните тестови, поизразено намалување на перформансите на пневматикот има откако длабочината на шарата ќе достигне пониска вредност од 3 до 4 мм. Затоа за ваша безбедност, препорачуваме да ги замените гумите пред длабочината на шарата да достигне 2 – 2,5 мм.

Проверка на притисокот на полнење на пневматикот

Важно е секогаш пневматикот да биде наполнет (напумпан) со препорачаниот притисок. Затоа е потребно да се врши периодична проверка на притисокот на секој пневматик најмалку еднаш месечно. Температурата игра важна улога при проверката на притисокот, па затоа се препорачува проверките да се прават кога пневматикот е доволно оладен, односно кога возилото извесен период мирувало и не било возено. За време на возењето доаѓа до мало покачување на притисокот, бидејќи со самото покачување на температурата внатре во пневматикот, доаѓа до покачување и на притисокот, па доколку при подолготрајно патување сте забележале покачен притисок, нема потреба да се грижите, тоа е нормална појава. За да го проверите притисокот кога пневматикот е загреан (на пр. за време на подолготрајно патување), треба да додадете 10 % до 15 % плус на препорачаниот притисок за да ја добиете вредноста на притисокот кога пневматикот е загреан. Коректен притисок во секој пневматик придонесува за поудобно возење, издржливост

и достигнување на соодветните перформанси на возилото. Правилниот притисок придонесува за стабилизирање на структурата на пневматикот, подобрување на прилепувањето на патот, управливоста и перформансите. Во контекст на споменатото, а особено важно во летниот период кога температурата на асфалтот е значајно повишена, се препорачува пневматичите да се наполнат со инертен гас (како што е на пример, азотот), со цел да се добие подобро одржување на притисокот, односно пневматикот да се држи постуден, да има подобра управливост и перформанси на возилото, но и продолжен век на експлоатација на пневматикот. За да најдете информации за вредноста на препорачаниот притисок, погледнете ја налепницата, која честопати е поставена под возачката врата или во внатрешноста на капакот на резервоарот за гориво. Оваа информација, исто така може да се најде во корисничкиот прирачник на возилото.

Проверка на механички оштетувања на пневматикот

Пукнатините или „меурчињата“ на страничните сидови се индикатор за механички оштетувања на внатрешната структура на бочните страни на пневматикот. Вакви оштетувања вообичаено се предизвикани како последица на возење на возилото со

недоволен притисок во пневматичите (меки гуми) по нерамен пат или од удар во дупка. Воzeњето на пневматичи, кои претрпеле ваков вид оштетување, може да биде многу ризично и не се препорачува, односно веднаш треба да се изврши нивна замена.

Редовна ротација на пневматичите

Познато е дека ротирањето на пневматичите е едноставен и ефикасен начин за продолжување на векот на експлоатација. Постојат различни случаи на кој начин да се примени ова правило преку три методи:

А: Најприменуван метод на ротација на пневматичите е кога сите пневматичи се со иста димензија. Периодот на ротација, односно замена од предната на задната оска се препорачува да се врши на секои 5.000 до 10.000 поминати километри.

Б: Метод на ротација на пневматичите вклучувајќи го и резервниот.

нерамномерности и пулсации (блага тресење), треба да се има предвид дека тоа е најчесто последица на искривување (извитоперување) на дисковите за сопирање. Во ваков случај е потребна нивна замена.

Проверка на системот за вентилација и ладење

Ако се земат предвид високите летни температури, за поголем број на возачи една од поважните проверки е токму функционалноста на системот за ладење. Еве неколку чекори како сами да направите проверка на системот за ладење (климата): прво проверете, кога е вклучена климата дали дува доволно ладен воздух. Исто така, уверете се дека на клима-кондензаторот (под хаубата на возилото, потенциот ладилник, кој е поставен пред главниот ладилник на моторот) нема налепено и нафатено разни нечистотии, делови од листови, прашина,

се препорачува проверка и дополнување на системот со фреон. Со проверките ќе се изврши дополнување на системот со фреон, но во исто време и прочистување на фреонот од насобраната влага, која се создава како резултат на кондензацијата, внатре во системот при неговата работа. Создадената влага негативно влијае на металните делови и може да создаде формирање на оксиди и киселини, односно корозија, која дополнително ќе ја намали ефикасноста на системот.

За проверките да бидат комплетни и целосни, потребно е да се проверат и светлосната и звучната сигнализација, потоа исправноста на светилчињата, состојбата на бришачите, состојбата на амортизерите и системот за потпирање (од протекување, механичко оштетување итн.), сите гумени заштити и заптивки на системот за управување и потпирање (манжетни на зглобови,

НЕОПХОДНА Е И ПРОВЕРКА НА СОСТОЈБАТА НА СОПИРАЧКИТЕ, КАКО И НА СИСТЕМОТ ЗА ВЕНТИЛАЦИЈА И ЛАДЕЊЕ, ПОТОА НА СВЕТЛОСНАТА И ЗВУЧНАТА СИГНАЛИЗАЦИЈА, НА БРИШАЧИТЕ, АМОТИЗЕРИТЕ...



В: Метод на ротација на пневматичите кога пневматичите на предната и на задната оска се со различна димензија.

Проверка на диск-плочките за сопирање

Нареден превентивен чекор од проверките за вашето возило е проверката на состојбата на сопирачките. Доволно е визуелно да се провери состојбата на дисковите и плочките за сопирање, односно нивната дебелина и евентуална механичка оштетеност. Проверете ја дебелината на плочките од двете страни (горната и долната страна), па доколку е помала од 1,5 до 2 мм потребна е нивна замена. Ако дебелината е во ред, можете да направите тест на педалата за сопирање при релативно повисоки брзини на движење на возилото и поинтензивно сопирање. Ако на педалата се чувствуваат

кал и слично, кои би придонеле за намалување на ефикасноста на топлотната размена (ладењето). Доколку е неопходно, обидете се да го измиете ладилникот со посилен млаз вода, за да овозможите непречен проток на воздух низ него. Покрај тоа, проверете го и филтерот за полен, па доколку е валкан заменете го со нов. Дополнително направете проверка на сите споеви, гумени црева и алуминиумски цевки од пукнатини, протекување или корозија... Најрелевантна проверка на целокупниот систем за ладење е преку мерење на температурата, која тој може да ја постигне за време на неговата работа. За таа цел, поставете термометар доволно длабоко внатре во дифузерите од кабината. Зависно од амбиентната температура, за доволно ефикасен се смета секој систем што ќе постигне 10°C до 18°C. Имајте предвид дека на секои две до три години

јабучици итн.), осигурувачките кутии од евентуална корозија или слаб контакт, итн.

Забелешка која секогаш треба да се има предвид: За секоја спомената проверка или препорака поврзана со превентивното одржување, потребно е да се проверат информациите во техничкиот прирачник за препорачаните интервали на редовна замена на потрошните делови, но и дополнително, доколку е потребно, да се применат останати препораки или совети од производителот на возилото.

К.М.

МОТО АМЕРИТ

Од Царина потсетуваат за правата и обврските на патниците при минувањето на граничните премини



ЛИМИТОТ ЗА ВНЕСУВАЊЕ ПАРИ ВО ЗЕМЈАВА Е 10.000 ЕВРА, А ПРИ ИЗНЕСУВАЊЕ – 2.000 ЕВРА ОД ЛИЦЕ

Износите над посочените задолжително се пријавуваат на царинските органи, со потврда од овластена банка или менувачница

Во периодот на летните одмори и значително зголемената фреквенција на сообраќај на граничните премини, од Царинска управа на Македонија потсетуваат на некои од позначајните права и обврски на патниците при внесувањето или изнесувањето на пари и разни стоки. Така, се посочува дека лимитот за внесување на пари во земјава изнесува 10.000 евра, а ефективните странски пари над овој износ задолжително се пријавуваат на царинските органи. Што се однесува на изнесувањето пари од Македонија, резидентите мора да го пријават секој износ над 2.000 евра и 120.000 денари од лице, при што се приложува потврда од овластена банка или менувачница. Изнесувањето на ефективни странски пари над 10.000 евра и 120.000 денари е забрането. Нерезидентите можат слободно да изнесат ефективни странски пари во износ до 10.000 евра и до

120.000 денари од лице. Доколку изнесуваат ефективни странски пари над 10.000 евра, задолжително, на увид, се приложува писмената потврда во која е евидентиран износот при влез од страна на царинскиот орган.

Таканаречениот „зелен канал“, таму каде што постои, патниците можат да го користат само доколку не поседуваат стока која подлежи на плаќање увозни давачки. Во спротивно, се користи „црвениот канал“, се пријавува сè што патникот носи со себе и во т.н. скратена царинска постапка се царини стока чијашто вредност не надминува 800 евра во денарска противвредност. Во Македонија, покрај личниот багаж и лекови за лична употреба, слободно може да се внесат до 200 цигари, или нешто од следново: 100 цигарилоси, 50 пури, 250 грама тутун за пушење, еден парфем од 50 мл или една тоалетна вода од 250 мл и литар алкохол-лен пијалак или два литри вино. Ослободу-

вањата за преработки од тутун и алкохол и алкохолни пијалаци не важат за патници помлади од 18 години. Потребни се посебни дозволи за живи животни, сировини од животинско потекло, домашни миленичиња и за растенија. Забрана постои за оружје и муниција, недозволен супстанции, отрови и штетни материи, како и за фалсификувана и пиратска стока. Домашните патници се ослободени од давачки за увоз на стока од некомерцијална природа во вредност до 350 евра, а во овој износ не влегуваат алкохолните пијалаци, преработките од тутун, парфемите и тоалетната вода.

Од Царинска управа на Република Македонија посочуваат дека преку информирањето на патниците за нивните права и обврски, како и со ефикасната организација и примена на современите царински постапки, ќе се избегнат подолгите задржувања на граничните премини и ќе се обезбеди брз и безбеден проток на патници и стока.

Подетални информации може да најдете на интернет-страницата на Царинска управа на Република Македонија www.carina.mk.

Во првите пет месеци од годинава во однос на истиот период лани

ЦАРИНСКАТА УПРАВА СО 9,6 ОТСТО ПОВИСОКИ ПРИХОДИ

Остварените приходи во петте месеци од годинава се во износ од 30,5 милијарди денари, а тоа што се повисоки од истиот период лани кажува многу зашто минатата година Царинската управа оствари највисоки приходи во своето 25-годишно постоење како независен државен орган

Царинската управа на Република Македонија во првите пет месеци од 2017 година оствари приходи во износ од 30,5 милијарди денари што претставува за 9,6 отсто повеќе од истиот период во 2016 година. Со тоа, откако минатата година Царинската управа оствари највисоки приходи во своето 25-годишно постоење како независен државен орган, еве и во 2017 година го задржува трендот на успешна наплата на давачки во своја надлежност, а тоа се: давачките при увоз (царина, данок на додадена вредност, акцизи и надоместоци) и наплата на акциза не само при увоз туку и во внатрешен промет.

Како што истакнуваат од Царинска управа, износот на наплатени давачки по



видови за периодот од 1.1.2017 година до 31.5.2017 година изнесува: наплатата на ДДВ е 18,2 милијарди денари што е за 13 проценти повеќе во однос на тој период лани, приходите од царина се 2,1 милијарди денари и тоа е за 9,2 отсто повеќе, а акцизите изнесуваат 9,9 милијарди денари што е за 4,2 отсто повеќе од наплатата во тој период лани, додека кај надоместоците приходите се во износ од 250 милиони денари што

претставува за 5,7 %, односно за 15 милиони денари помалку од наплатените во истиот период во 2016 година.

Со оглед на ваквата динамика, Царинската управа на Република Македонија очекува да го исполни и да го надмине планот за наплата на давачки за 2017 година.

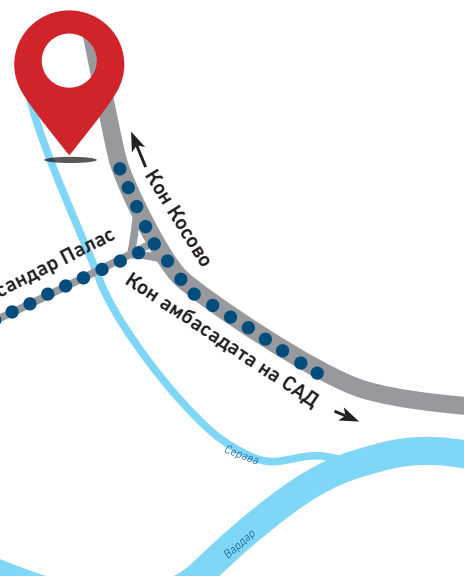
Инаку, како што беше соопштено во почетокот на годинава, Царинска управа на Република Македонија ја заврши 2016 година со вкупно остварени приходи во износ од 72,9 милијарди денари што претставува за 8,5 %, односно за 5,7 милијарди денари повеќе од приходите во 2015 година. Ова е оценето како значителен успех при наплатата на давачките во надлежност на Царинската управа, зашто практично, во однос на реализираните приходи во 2015 година, во следната, 2016 година е остварено значително зголемување на наплатата на сите видови давачки, а тоа е остварено при зголемувањето на вредноста на увозот од само 1,8 %. Притоа, како што информираа од Царинска управа, успехот остварен при наплатата на приходите во минатата година се должел на повеќе фактори, пред сè на зголемената финансиска дисциплина на сите учесници во трговијата.

J.C.B.

ОНАМУ КАДЕ ШТО СТЕ ВИЕ.



АМЕРИТ
СИЗ МАКЕДОНИЈА СООБРАЌАЈ



MakedonijaSoobrakajAMERIT

Конференција на СЦО во Тбилиси, Грузија



ДИГИТАЛИЗИРАНИОТ ТИР – ПОДГОТВЕН ЗА ОПТИМИЗАЦИЈА НА РАЗМЕНАТА НА ПОДАТОЦИ НА ГРАНИЦИТЕ

Генералниот секретар на ИРУ, Умберто де Прето, на конференцијата го потенцираше и потенцијалот за непречен транспорт преку користење на дигиталните товарни листови

На ИТ-конференцијата на Светската царинска организација што се одржа во почетокот на јуни во Тбилиси, главниот град на Грузија, на тема „Моќта на податоците – унапредување на граничното управување“, се разгледуваа ИТ-решенијата за гранично управување, како што е дигиталниот ТИР. Притоа, нагласувајќи го успехот на пилот-проектот eTIR помеѓу Иран и Турција, Умберто де Прето, генерален секретар на Меѓународната унија за патен транспорт – ИРУ, им презентираше на учесниците, како со решенијата за оптимизација на податоците (како што е

компјутеризираниот ТИР), можат да се справат со предизвиците на границите. Притоа беше посочено дека во моментот, до 57 % од времето на транспорт се губи на чекање на граничните премини, а 38 % од трошоците за транспорт се резултат на неслужбени давачки.

Со целосната дигитализација на ТИР, која сега е возможна – како што беше потврдено и со успешното одвивање на дигиталните транспортни операции помеѓу Иран и Турција – глобалниот систем за царински транзит е поставен за поширока употреба, за да се обезбеди интероператив-

носта и интерповрзувањето на податоците на границите. Потврдувајќи ја добрата соработка помеѓу ИРУ и Светската царинска организација, Умберто де Прето го потенцираше и потенцијалот за непречен транспорт преку користење на дигиталните товарни листови.

С.П.Т.

Проект на ИРУ и ЕУ

Со MyCorridor развој на интермодални услуги

Иницијативата на ИРУ, MyCorridor е тригодишен проект во Европската Унија за развој на интермодални услуги на барања за мобилност, кои функционираат во различни земји, а која и практично почна да се спроведува во средината на јуни. Земајќи ја предвид Мобилноста како сервис (MaaS), која ги интегрира различните форми на транспорт во единствена платформа за мобилност, достапна преку една единствена апликација, MyCorridor има за цел да се прошири системот, за да се вклучат меѓуградските меѓународни патувања. Клучниот концепт зад MaaS е да се стават корисниците во сржта на транспортните услуги и да им понуди наменски решенија за мобилност врз основа на индивидуалните потреби.

Веќе постои тренд кон ангажирање на MaaS како еден stop-shop за мобилни услуги во рамките на единствените градови и земји. MyCorridor вклучува 17 партнери од осум земји од ЕУ, кои обликуваат конструктивен бизнис, техничка и правна рамка, истовремено водејќи ги пилот-проектите во Унијата. Притоа, опсегот на овие проекти вклучува истражување на однесувањето на корисниците и нивните потреби, одржлив интермодален транспорт, интероперабилност на податоци и услуги, интернет-базирани платформи за информации, резервации и патувања и етички барања.

С.П.Т.

Алијанса – Мобилноста како сервис (MaaS)

Интегрирање на персонализираниот транспорт во Европа

Работилницата на Алијансата – Мобилноста како сервис (MaaS) во Брисел неодамна се фокусираше на новите шеми за мобилност, како и на следните чекори за ангажирање на интегриран, персонализиран транспорт низ Европа. MaaS го става корисникот во сржта на транспортните услуги, нудејќи модална интегрирана платформа за наменски решенија за мобилност врз основа на индивидуалните потреби. На работилницата присуствуваа оператори за превоз на патници и креатори на политиката, а се разговараше за законските рамки, техничките стандарди и комуникацијата, кои се неопходни да се трансформира состојбата на личната мобилност. На настанот, исто така, учесниците можеа да разменат мислења за предизвиците и трендовите за иднината на мобилноста.

Со сегашните разновидни регулаторни и бизнис-рамки во различни европски земји, работилницата генерира збир на насоки, кои треба да бидат објавени во јуни и да се воспостават следните чекори за заеднички пристап во земјите на ЕУ.

ИРУ е член на Одборот на MaaS Алијансата, која има за цел успешно спроведување на MaaS во Европа и пошироко. Главната цел на Алијан-



сата е да се олесни пазарот и целосно да се распоредат MaaS услугите. Со големиот број MaaS иницијативи и пилот-проекти, кои се веќе планирани или се во тек, MaaS Алијансата ќе обезбеди заедничка програма за работа, ангажирајќи ги транспортните оператори, давателите на услуги и корисниците да воспостават заедничка визија на овој план.



ИРУ СЕ ЗАЛОЖИ ЗА ДЕКАРБЕНИЗАЦИЈА, АВТОМАТИЗАЦИЈА И ИНОВАЦИИ ВО ТРАНСПОРТОТ

Во разговорите на високо ниво, на пленарните, панел-сесиите и на прес-конференциите, ИРУ покажа како транспортниот сектор и комерцијалните оператори играат клучна улога во иновациите, при што се дискутираше за автономните камиони, за декарбонизирање на превозот и за такси-возилата на иднината

На годишниот Меѓународен форум за транспорт, односно ИТФ-самитот во Лајпциг, Германија, кој годинава се одржа од 31 мај до 2 јуни, се дебатираше на прашањата за управувањето на транспортот, со истакнување и нагласок на иновациите и податоците за мобилност. На крајот од состанокот, неговите учесници, министрите за транспорт, го нагласија заклучокот, според кој, се повикува на донесување прописи со кои ќе се поттикнуваат иновациите во оваа област. На овој важен меѓувладин настан, организиран од страна на Меѓународниот форум за транспорт (ИТФ) активно учествуваа и претседателот на ИРУ, Кристијан Лабро и генералниот секретар на ИРУ, Умберто де Прето. Притоа, во разговорите на високо ниво, на пленарните, панел-сесиите и на прес-конференциите, ИРУ покажа како транспортниот сектор и комерцијалните оператори играат клучна улога во иновациите, при што се дискутираше за автономните камиони, за декарбонизирање на превозот и за такси-возилата на иднината.

Годишешниот самит на ИТФ, чиј домаќин беше мексиканскиот министер за транспорт, во рамките на главната тема започна со лансирање на нов и голем извештај за управувањето со процесот на транзиција

на возачите на товарниот патен превоз. Евалуирајќи ги различните сценарија за управување на возилата без возач на улиците и автопатите, извештајот е произведен од страна на ИРУ и ИТФ, заедно со АСЕА и ITWE, Европската асоцијација на автомобилски производители и Меѓународната федерација на транспортни работници.

Првиот човек на ИРУ, Кристијан Лабро, заедно со другите учесници, вклучувајќи ги и министрите за транспорт од Нов Зеланд и Данска, како и учесниците од бизнисот, (вклучувајќи го „Волво“) зборуваа на панел-дискусијата за донесување на конкретна регулатива за сообраќајот со автоматски и автономни возила. На специјална сесија за декарбонизиран транспорт, Умберто де Прето ја нагласи вклученоста на ИРУ во глобалната иницијатива на ИТФ за поддршка на процесот на транзиција кон безжиглероден превоз. Други говорници на оваа тема беа министрите од Ирска и Холандија, како и претставници од Светската банка и за Рамковната конвенција на ОН за климатски промени.

Во затворена министерска сесија на високо ниво, Умберто де Прето ги изложи гледиштата на ИРУ за регулативата за економска распределба и особено за тоа како да се интегрираат транспортната мрежа и

компаниите со регулацијата во согласност со принципот „иста услуга, исти правила“. Учесници во овој дел беа министрите за транспорт од: Аргентина, Азербејџан, Кина, Јапонија, Литванија, Јужна Африка.

Јенс Хугел, раководител за одржлив развој на ИРУ и за глобално партнерство на ИРУ за одржлив транспорт, на настанот организиран од страна на Сименс зборуваа за декарбонизација на долги релации. Улогата на автобусите и такси-возилата во идните системи на мобилност се дебатираше со Сонила Метуши, директор на ИРУ за мобилноста на луѓето и такси-возилата, која во својата сесија презентираше истражувања од новиот извештај на ИРУ од сценаријата за мобилност на патничкиот транспорт до 2030 година. Делегацијата на ИРУ, исто така, одржа широк спектар на билатерални средби со влади и организации, вклучувајќи ги Аргентина, Кина, ФИА (Федерацијата Internationale de l'Automobile) и Светската банка.

На форумот, меѓу другото, д-р Јанг Тае Ким од Јужна Кореја беше избран за нов генерален секретар на ИТФ, кој ќе треба да ја продолжи извонредната работа на поранешниот генерален секретар Хозе Виегас. Честитајќи му на д-р Ким за изборот, од ИРУ истакнаа дека со нетрпение очекуваат да работат со него, а како што беше најавено, самитот на ИТФ за следната година ќе биде на тема за безбедноста и сигурноста во транспортот.

С.П.Т.

Возете внимателно, возете безбедно!



НАЈОПАСНИТЕ РАБОТИ ШТО ГИ ПРАВАТ ВОЗАЧИТЕ МОЖЕ ДА ОДЗЕМАТ ЖИВОТ

Фаталните грешки на возачите во сообраќајот, не секогаш направени свесно, многу често се последица на потценувањето на одредени фактори, состојби или околности, кои преминуваат во навика, која често значи и причина за изгубен човечки живот

Неодговорното управување моторно возило е вистински извор на опасности што го загрозуваат животот на возачите, и тоа не само на почетниците туку и на поопитните возачи, па и на патниците, мотористите, велосипедистите, пешаците. Притоа, фаталните грешки на возачите во сообраќајот, не секогаш направени свесно, многу често се последица на потценувањето на одредени фактори, состојби или околности. Тоа не само што не смее да биде оправдување туку напротив, дополнително треба да загрижува затоа што одредени опасни појави преминуваат во секојдневна лоша навика, која често значи и причина за изгубен човечки живот. Во групата најчести и најопасни грешки што ги прават возачите се следниве:

Возењето под дејство на алкохол е причина за голем број сообраќајни незгоди со смртни последици. Затоа, секој возач треба да знае дека алкохолот влијае на способноста за возење и уште поважно, на способноста за навремена и правилна реакција. Поради тоа, кога сте под дејство на алкохол, колку и да мислите дека сте способни и дека можете да се справите со предизвикот наречен безбедно возење, една работа секогаш треба да ја имате на ум – станува збор за лажна самоувереност, која ве води директно во смрт. Оттука, не го потценувајте алкохолот

и викнете такси или пријател, кој ќе ве однесе безбедно на саканата дестинација.

Возењето под замор или поспаност е исто толку опасно како и возењето во пијана состојба. Кога телото има потреба од сон тогаш реакциите на мускулите и сетилата стануваат побавни, несмасни и тешко се контролираат. Неретко се случува возачот да заспие зад воланот, а последиците од тоа се сообраќајни незгоди со загинати и со тешко повредени лица. Затоа, секој возач мора да биде свесен дека заморот е посилен од него и дека последиците се премногу сериозни за да си дозволи да се впушти во авантура на тестирање на неговата издржливост. Одговорниот возач секогаш вози одморен и сконцентриран и притоа не остава простор за каков било ризик.

Брзото возење е исто така една од водечките причини за предизвикување сообраќајни незгоди со фатални последици. Врската помеѓу брзината со која се движи возилото и сериозноста на несреќата е недвосмислена и се заснова на законите на физиката. Колку побрзо се движи возилото, толку е поголема веројатноста од сообраќајна незгода и толку посериозни се последиците од сообраќајните незгоди. Мокните автомобили многу често го предизвикуваат возачот да ги прекрши правилата за ограничување на

брзината, без притоа да биде свесен за ризикот и за последиците на кои се изложува. Токму затоа, РСБСП уште еднаш до возачите апелира на внимателност и на фактот дека брзото возење – убива.

Возењето под одвлечено внимание е меѓу сè почестите причини за сообраќајки. Користењето мобилен телефон, таблет, храна, нелесувањето шминка при возењето, односно секојдневното брзање, расеаниот живот, зафатеноста, се рефлектираат и на тоа како се однесуваме во сообраќајот. Секој возач прави грешки од типот на возење под одвлечено внимание, а притоа не е свесен за грешката што ја прави. Сè до моментот додека не се случи одредена сообраќајна незгода, а тогаш е веќе премногу доцна нешто да се смени. Затоа внимавајте и бидете сконцентрирани и одговорни возачи.

Неносењето безбедносен појас е исто така загрозувачки елемент во сообраќајот. Секој возач и патник секогаш треба да има предвид дека користењето безбедносен ремен е пред сè за негова лична заштита и безбедност. И покрај тоа, многу често, свесно или несвесно, особено кога се патува на кратки дестинации, безбедносниот ремен не се користи, па РСБСП апелира за негова поголема употреба и потсетува дека воздушните перничиња ги прават возилата побезбедни, но тие се дизајнирани да функционираат заедно со сигурносните појаси. Сообраќајните незгоди се случуваат секогаш и секаде и тоа кога најмалку очекувате. Затоа, за ваша безбедност секогаш користете безбедносен појас – велат од РСБСП.

З големената фреквенција на возила во летниот период, кога се и годишните одмори и главната туристичка сезона во годината, бараат и голема одговорност, внимателно учество во сообраќајот, како и неопходна соодветна проверка на возилото пред секое патување. Притоа, основното правило е „колку подолго патување, толку потемелна подготовка на возилото“. Имено, како што посочуваат и во Републичкиот совет за безбедност во сообраќајот на патиштатата – РСБСП, техничката проверка на возилото е на прво место и таа опфаќа превентивна контрола во станиците за технички преглед и редовен сервис во овластен сервисер.

Најважните работи што секој возач може самостојно да ги направи и кои РСБСП ги препорачува како „неопходни“ пред секое патување се: задолжителна проверка на притисокот на гумите, длабочината на шарата и секако резервната гума, но и дали алатот за нивно менување е комплетен и е на место. Да се проверат и течностите во возилото: маслото, течностите за сопирачките и во ладилникот, акумулаторот и бришачите и количината на течност за нив (понесете и резерва), потоа проверете ја светлосната сигнализација – фаровите, стоп-светлата, трепкачите...

Секогаш имајте при рака барем нешто од основниот алат заедно со електрични светилки, а по можност и резервни батерии. Резервниот клуч од возилото оставете го кај лице, кое наједноставно ќе ви го достави доколку се случи да го загубите клучот или да го заклучите во автомобилот, а проверете и дополнете го и сетот за прва помош и за итни ситуации, како и детското седиште и сигурносните појаси, кои се ваш партнер во патувањето. Проверете го и клима-уредот и обезбедете доволно гориво во резервоарот, затоа што сообраќајниот метеж може да ве остави заглавени подолго време, па не дозволувајте горивото да дојде на резерва за да почнете да ја барате следната бензинска пумпа.

Особено важно за безбедноста на сите возачи (и на сите нивни сопатници) е да патуваат во раните утрински часови, одморени и наспани, зашто долгите патувања, гужвите и високите температури предизвикуваат замор. Конзумирајте повеќе течности, почесто одморајте и не возете повеќе од три до четири часа без пауза, колку и да се чувствувате одморено. Менувајте се со останатите возачи, кои патуваат со вас, а на премногу долги и напорни возења, препуштете му го воланот на оној кој е најподготвен за возење во моментот. Практикувајте и да ги запознаете сопатниците со планот на патувањето за да имаат увид во планираната временска линија и да се подготвени да реагираат во итни случаи. И секако, проверувајте ја временската прогноза и подгответе се за патот соодветно на предвидените временски услови. За навидум не толку важни работи, но спасоносни



НЕОПХОДНА Е КОМПЛЕТНА ТЕХНИЧКА ПРОВЕРКА НА ВОЗИЛОТО

Основното правило, кое треба да ви овозможи сигурно и безбедно возење е „колку подолго патување, толку потемелна подготовка на возилото“

од многу непријатности, РСБСП советува: понесете одредена залиха храна и течности, кои можат да ви бидат од голема важност во непланирани ситуации, како и при застој во сообраќајот, проблем со автомобилот и слично. Обезбедете напојувачи за мобилните телефони за во кола, потоа навигациона помош (и кога имате GPS уреди во возилото или на мобилниот телефон, понесете и обична хартиена мапа на патот), проверете ги уште еднаш потребните документи за возилото: возачка дозвола, сообраќајна дозвола, зелен картон како и дозвола за управување туѓо моторно возило во странство, ако автомобилот не е сопственост на лицето кое го управува. Имајте при рака очила за сонце зашто намалената видливост е еден од најголемите проблеми за секој возач.

Во летниот период трпението е многу важен фактор за безбедноста во со-

обраќајот на патиштата, па едноставно ќе ви биде полесно доколку се помирите со фактот дека е гужва, дека ќе има редици од возила на наплатните рампи и на граничните премини. Исто така, внимавајте на прстигнувањето и никако на практикувајте слалом-возење, а почитувањето на сообраќајната сигнализација и сообраќајните знаци е основно правило за безбедно управување со возилото. Приспособете ја брзината на условите на патот, не прстигнувајте на полна линија или кога нема прегледност на патот и секако, никогаш не управувајте моторно возило под дејство на алкохол. Како што велат од РСБСП, никогаш не заборавајте – на секое патување е најважно да се стигне здрав и жив до саканата дестинација.

J.C.B.

Ненадеен застој во изградбата на двата автопати финансирани со кинескиот кредит



НА КИЧЕВО – ОХРИД ПРОБЛЕМИ СО ТРАСАТА, А НА МИЛАДИНОВЦИ – ШТИП ИМОТНО-ПРАВНИ СПОРОВИ

Освен за можно значително пролонгирање на градежните работи поради овие проблеми, од некои од изведувачите на градежните работи беше наведено дека за нивна санација ќе бидат потребни дополнителни средства

Во изградбата на двата автопати, кои се реализираат со кинески пари, Кичево – Охрид и Миладиновци – Штип во текот на јуни се појави ненадеен застој, односно активностите на терен се одвиваа со забавено темпо. За ова информираа и премиерот Зоран Заев и министерот за транспорт и врски Горан Сугаревски, кои најавија анализи и ревизија на проектите и изведените работи на двете делници. Притоа, за Кичево – Охрид, каде што дури дел од ангажираните градежници од фирмата подизведувач „Викторија инвест“ од Албанија протестираа за ненавремена исплата на сработеното, беше наведено дека проектната документација не е во согласност со реалноста на терен, има нестабилност на косините, сериозна бројка електроенергетски и други објекти за дислоцирање, како и тешкотии со експропријацијата, а на Миладиновци – Штип ненавременно решавање на имотно-правните односи со сопственици на земјиштето предвидено за експропријација. Покрај политичките препукувања околу овие информации меѓу претставници на старата и на новата влада, од некои од изведувачите на градежните работи беше наведено дека за санација на проблемите и пројавените грешки ќе бидат потребни можеби дури околу 90 до 100 милиони евра.

Од ЈП за државни патишта, кога станува

збор за автопатот Кичево – Охрид посочија дека во проектот биле констатирани повеќе грешки што според нив, биле нормални за траса од автопат во должина од 50 километри, но велат дека е рано да се проценат штетите.

Првичните најави за автопатот до Штип беа дека треба да биде пуштен на 1 мај годинава, а Кичево – Охрид да биде готов до крајот на февруари 2018 година, но се чини повеќе од сигурно е дека ќе има значително пролонгирање на изградбата. Според добиениот тендер, автопатот Миладиновци – Штип требаше да чини 206 милиони евра, а автопатот Кичево – Охрид, 374 милиони евра што се обезбедени преку кредитно задолжување од кинеската Ексим банка во висина од 500 милиони евра, но засега нема одговор дали и колку ќе пораснат трошоците поради одолговлекување на изградбата. Освен кинеската компанија „Синехидро“, која е изведувач на овие зафати и од која досега немаше информации за новите моменти во реализацијата на двата автопати, како подизведувачи се вклучени и македонските компании „Гранит“, „Трансмет“, „Бетон“ и други помали фирми.

За третата автопатска делница, која моментално е во изградба во земјава, Демир Капија – Смоквица, а за која исто така се провлекуваат политички, но и корупциски опашки и кај нас, и во Грција (чија градеж-

на фирма „Актор“ е главен изведувач), но и во ЕУ, од каде што доаѓаат најголемиот дел од финансите, по сè изгледа можеме да бидеме оптимисти дека ќе го фати планираниот рок за пуштање во употреба. Сепак, грчките медиуми објавија дека Европската агенција за борба против корупција ја казнила грчката компанија „Актор“ со 50 милиони евра, поради измама и перење пари при изградба на автопатот. Оваа делница неодамна ја посетија министерот за транспорт Горан Сугаревски заедно со амбасадорот на Република Франција во Македонија, Кристијан Тимоние, кои од Давид Пушел, директорот на надзорниот орган, француската фирма „Ежис“, беа информирани дека нејзината реализација е пред крај и се одвива успешно. Автопатската делница Демир Капија – Смоквица, каде што неодамна финишираше асфалтирањето, претставува инвестиција вредна 218 милиони евра, обезбедени со грант од Европската комисија, заем од Европската инвестициска банка и од Европската банка за обнова и развој, како и со средства од државниот буџет. Министерот Сугаревски при посетата на оваа делница рече дека во наредниот период ќе ја објават точната сума на чинење на овој зафат, за во јавноста да не се шпекулира со бројки, а за Контролниот центар, каде што ќе се надгледува целиот автопат по чија траса ќе бидат поставени камери, изјави дека треба да биде направен во Неготино, со цел да профункционира сигнализацијата која е поврзана со тунелите, за автопатот да биде пуштен во употреба до 1 ноември кога е крајниот рок.

Ј.Б.

По средбата со новиот министер за транспорт и врски Горан Сугаревски



МЕЃУНАРОДНИТЕ ФИНАНСИЕРИ НАЈАВИЈА ПРОДОЛЖУВАЊЕ НА ИНВЕСТИРАЊЕТО ВО КАПИТАЛНИ ПРОЕКТИ ВО МАКЕДОНИЈА

На средбите со претставниците на ЕУ, Кина, Франција и Италија, како и од Светската банка и ЕБОР добиено е уверување за унапредување на соработката во делот на поддршка на инфраструктурните проекти во нашата земја

ЕУ, Кина, Франција и Италија, како и меѓународните финансиски институции, кои дејствуваат во Република Македонија, ќе ја продолжат поддршката за капитални проекти во нашата земја – вакво уверување доби новиот министер за транспорт и врски, Горан Сугаревски, по средбите што ги оствари во првиот месец од својот мандат. Притоа, Сугаревски имаше работни средби со ЕУ амбасадорот Самуел Жбогар и со Геновева Руиз Калавера, директор за Западен Балкан во Директоратот за проширување и добрососедска политика на Европската комисија, како и со кинескиот, францускиот и италијанскиот амбасадор, Јин Лисијан, Кристијан Тимоние и Карло Ромео. Изразувајќи

благодарност за пријателскиот и партнерски однос и за досегашната поддршка кон Република Македонија, Сугаревски изрази и целосна подготвеност за продолжување на таквата соработка, во име на продлабочување на добрите односи, посебно во делот на поддршка на инфраструктурните проекти. Како што по овие разговори истакна министерот Сугаревски, средбата со кинескиот амбасадор била искористена за да се отворат прашањата поврзани за состојбата со изградбата на двата автопати Кичево – Охрид и Миладиновци – Штип, кои се финансиски поддржани од кинеска страна, но и за проблемите што се настанати при изградбата и посебно со роковите и дополнителните работи. На средбата со италијан-

скиот амбасадор, посебен акцент е ставен на претстојниот Самит за Западен Балкан, во рамките на „Берлинскиот процес“, кој ќе се одржи на 12 јули во Трст, а кој ќе го одбележи потпишувањето на Договорот за транспортна заедница помеѓу земјите од Западен Балкан: Македонија, Албанија, Босна и Херцеговина, Косово, Србија и Црна Гора со Европската Унија.

Поддршка и подготвеност за реализација на проектите во инфраструктурата во нашата земја беа искажани и од Марко Мантованели и Анка Јоана Јонеску, директорите на канцелариите на Светската банка и на ЕБОР во Република Македонија.

Ј.С.Б.

За крупни инфраструктурни проекти во Македонија

ЕУ ќе додели грант од 100 милиони евра

ЕУ ќе додели грант од 100 милиони евра за крупни инфраструктурни проекти во Република Македонија, како изградба на автопатот Гостивар – Кичево, потоа на патот Крива Паланка – Деве Баир и за продолжување на градбата на пругата кон Бугарија. За овие проекти, од наша страна е побарана помош во финансирањето пред две години, а минатата година во март и декември на двапати од Министерството за транспорт и врски се поднесени проектите до ЕУ за одобрување на средства, за кои еден од основните услови е да се наоѓаат на некој главен европски коридор и да имаат подготвена документација, односно да се изработени основни проекти, студии.

Ресорното министерство во апликациите за инвестициски грантови од ЕУ побарало до 70 милиони евра за делницата од Бељаковце до Крива Паланка, (фаза 2 од железничкиот Коридор 8), потоа шест милиони евра за реконструкција и рехабилитација на патот Крива Паланка – граница со Бугарија и 20 милиони евра за изградба на првата делница од автопатот Кичево – Гостивар, Букојчани – Кичево.

Од 1 јули

Намалување на цените на роамингот во регионот

Цените на роамингот во регионот за Србија, Црна Гора, БиХ и Македонија повторно ќе бидат намалени од 1 јули, според меѓусебниот договор од пред три години. Максималната цена за минута појдовен повик досега беше 24 центи, а за дојдовен повик – седум центи. Сега цените ќе бидат намалени на 19 центи за појдовни повици и на пет центи за дојдовни, а на овие цени земјите ќе си додадат ДДВ. Притоа, за користење интернет во регионот, каде што максималните цени досега беа изедначени на 45 центи за мегабајт, од јули цената ќе биде преполовена, односно ќе биде 20 центи за еден мегабајт, плус ДДВ. Истовремено, минута разговор дојдовен повик наместо 15 ќе чини 11,6 денари, една СМС порака 3,7 денари, еден мегабајт интернет 12,3 денари.

За разлика од регионот, земјите членки на ЕУ од 15 јуни го укинаа роамингот и кога нивните жители патуваат од една во друга земја, операторот им тарифира како да се во матичната. Нашите оператори информираа дека новата регулатива во ЕУ не важи за Македонија и дека нашите



граѓани треба да приклучат роаминг и да знаат дека цените се поскапи кога разговараат и испраќаат пораки во роаминг.

По укинувањето на роамингот во земјите од ЕУ и министрите задолжени за телекомуникации, од Македонија, Србија, БиХ и Црна Гора се договорија да упатат писмо за негово укинување до Европската комисија.



Жирокопите и ГПС-системот се едни од клучните компоненти на автономните технологии

АВТОНОМНИ КАМИОНИ ЌЕ СОБИРААТ ШЕЌЕРНА ТРСКА

Новите автономни технологии што ги развива камионското одделение на Volvo можат значително да ја зголемат продуктивноста на бразилските одгледувачи на шеќерна трска



По рударството и комуналните дејности, Volvo ги впрегна автономните технологии и во земјоделството

Бразил е најголемиот светски производител на шеќерна трска, со продукција поголема од онаа што заедно ја имаат наредните пет-шест земји по него. Но, одгледувањето шеќерна трска има еден проблем – камионите што се користат за транспорт на тукушто собраниот род низ плантажите мора да се движат со голема прецизност за да не ги оштетат младите стебла кои се во фаза на формирање за бербата од наредната сезона. Во моментот околу 4 % од посевите се губат токму од оваа причина. Во пари изразено, тоа значи губиток од десетици илјади долари по сезона предизвикани од секој камион. Затоа и инженерите на Volvo ги видоа плантажите со шеќерна трска како одличен тест-полигон за испитување на автономните технологии. Се обратија до компанијата Usina Santa Terezinha од местото Маринга, со која заеднички ги спроведоа испитувањата во реални услови на прототип на автономен камион од оваа марка. Агрономите од компанијата кажуваат дека со можноста за избегнување на оштетувањата на тлото и посевите ќе се зголеми продуктивноста, и тоа не само за време на една жетва туку и за време на целиот животен циклус на шеќерната трска кој трае пет до шест години.

Во сегашниот процес на собирање на шеќерна трска, возачот на камионот мора

прецизно да ја усогласи брзината со комбајнот внимавајќи на оддалеченоста од него. Притоа, бидејќи не му останува многу концентрација за да внимава и да не ги гази младите стебла шеќерна трска кои ќе станат род во наредната берба, Volvo го реши



овој проблем со нов систем за помош на возачот со кој се автоматизира управувањето со камионот. Со помош на ГПС-приемникот, камионот прецизно ја следи рутата при возењето преку полето со шеќерна трска. Два жирокопа служат за да се осигураат не само предните тркала туку и комплетно целото возило да се управува со голема прецизност и да се спречи камионот да скршне повеќе од 25 mm бочно од зададената патека. При бербата односно при полнењето на камионот, на возачот му останува само да ја регулира брзината што може да го прави и со помош на темпомат.



Досегашните позитивни резултати придонесоа овој проект уште летово да премине во развојна фаза на финалниот производ, со повеќе возила кои ќе бидат тестирани на терен. По тоа, во догледна иднина, ќе следува само уште неговото комерцијално лансирање.



Во овој нов камион наменет за јапонскиот пазар голем дел од компонентите се произведуваат во Германија и во САД

НОВ КАМИОН ЗА ЈАПОНСКИОТ ПАЗАР

Со цел да ја засили својата позиција на јапонскиот пазар, Daimler Trucks го претстави новиот камион Fuso Super Great

Овој камион спаѓа во класата тешки возила со преку 15 тони вкупна дозволена тежина. Основни предности му се намалената потрошувачка на гориво и пониските трошоци за експлоатација што на корисниците ќе им донесе заштеди и до 15 %. За погон ќе се користи Mercedes-Benz OM470 моторот со работна зафатнина од 10,7 литри, приспособен според јапонските стандарди за емисиите. Опремен е со пакет за заштеда на горивото, а ќе се произведува во фабриката на Mercedes во Манхајм, Германија. За пренос ќе се користи автоматизиран ShiftPilot мениувач од најновата генерација со 12 степени на пренос, кој исто така ќе се произведува во Германија. Другите делови ќе се произведуваат во мерцедесовите фабрики во Касел (Германија) и Детроит (САД), додека производството на оските и монтажата на камионот ќе се одвиваат во Кавасаки, Јапонија.

„Со новиот камион Fuso Super Great сакаме да се позиционираме на врвот на пазарот на тешки камиони во Јапонија. Ги користиме најсовремените платформи, мотори и производствена технологија за на корисниците да им ги понудиме најефикасните, најсигурните и најдобрите возила достапни на пазарот“, изјави Марк Листосела,

директорот на Fuso и Daimler Trucks Asia, додавајќи: „Fuso Super Great во потполност е новоразвиен камион, а користените компоненти за него се произведуваат во Германија и во САД.“

Дизајнот и внатрешноста на кабината се потполно нови, што ќе донесе сосема ново ниво на комфор во сегментот. Во основната опрема ќе спаѓаат и повеќе сигурносни системи како што се: Active Brake Assist, Active Attention Assist и Active Sideguard Assist, со цел и безбедноста да се подигне на највисокото можно ниво.



Iveco Stralis X-Way



Iveco подготви нов теренски камион со најголема корисна носивост во класата и најнови технологии за ефикасна потрошувачка на гориво

НОВ ТЕРЕНСКИ КАМИОН НА IVECO

Iveco е марка позната по специјализираните изведби, но слабо е присутна во градежниот сектор. Со новиот камион тоа треба да се смени

Iveco се подготвува посилно да го нападне градежниот сектор – новото „оружје“ за тоа се вика Stralis X-Way. Овој наменски развиен камион кој ќе биде лансиран во септември, лесно ќе се справува со теренските задачи, ќе има најголема корисна носивост во класата и ќе ги обединува најдобрите технологии на производителот за економичност на потрошувачката на гориво, безбедноста и издржливоста. При неговото претставување, Пјер Лахут, претседателот на Iveco, изјави: „Stralis X-Way воведува иновации во задачите кои имаат специфични барања. Конструиран е за примена на патиштата, но има и лесна мобилност надвор од нив. Ги спојува легендарната јачина на шасијата на Trakker со економичноста и безбедносните карактеристики на Stralis. Нуди перформанси и комфор на најновиот XP, заедно со моќноста на нашите најсилни теренски возила. Нашите купувачи можат да сметаат на издржливоста на X-Way и без проблеми да се соочат со таканаречениот „последен километар“, кој е синоним за неизедначени и понекогаш тешки услови на местото на работа. Високата продуктивност, безбедноста и ниските трошоци за експлоатација се она што нашите купувачи можат да го очекуваат од овој потполно нов камион.“

Со својата исклучително ниска тежина на празното возило, Stralis X-Way ги поместува границите. Во комбинација со издржливата шасија тоа нуди најдобар капацитет на корисна носивост на пазарот во својата класа – верзијата Super Loader (SL) на 8×4

шасија има тежина од само 9 тони. Големата понуда на високоефикасни мотори достапни со работна зафатнина од 9, 11 и 13 литри, обезбедува решенија кои ќе одговараат на секоја задача. Економичноста и моќните перформанси се гарантираат со Hi-SCR технологијата, без систем за рециркулација на издувните гасови (EGR), што кога возило е паркирано, драматично ги намалува емисиите на штетни гасови. Поради тоа посебно е погоден за задачи во урбано опкружување каде што EGR-системите се оптоваруваат повеќе во поглед на чадот.

Напредните технологии, долгите сервисни интервали и издржливоста на X-Way донесуваат и значајни заштеди во одржувањето и поправките. Технологиите за намалување на потрошувачката вклучуваат

најсовремени системи како што се Hi-Cruise и Smart Auxiliaries со кои се заштедуваат до 11,2 % гориво, процент потврден со новиот XP од страна на TÜV Süd. Модуларниот пристап ориентиран на задачите, обезбедува Stralis X-Way да има голема флексибилност во приспособувањето на специфичните барања за најразлични примени. Нуди избор на зглобни и фиксни верзии, различни оски, потпирања, конфигурации на возила, мотори и системи на пренос, Hi-Traction хидростатички погон, широка понуда мотори и менувачи со приклучно вратило и друго. Stralis X-Way доаѓа со Active Day кратка кабина со низок покрив, Active Time-кабина со простор за спиење со низок покрив или со покрив со средна висина, и за најголем комфор, Active Space-кабина дизајнирана за возачите на новиот Stralis XP кои патуваат на долги релации.

Stralis X-Way ќе се произведува во фабриката на Iveco во Мадрид.



Со потполно новиот Stralis X-Way, Iveco го проширува асортиманот на специјализирани возила за работни задачи во градежништвото



Во Индија Daimler настанува со марката BharatBenz

ЗА 5 ГОДИНИ 50.000 КАМИОНИ

Новата марка BharatBenz креирана за Индија го забележа првиот успех

Пред помалку од пет години, на индискот пазар беа претставени комерцијалните возила од марката BharatBenz, како дел од Daimler групата. Денес на патиштата на оваа земја веќе возат 50.000 камиони од оваа марка, а уште 10.000 ги има во околу 30

други земји. BharatBenz е креиран за пазарите како во Индија. Нуди широк портфолио лесни и тешки камиони, приспособени на условите за експлоатација на тамошните пазари. Производството започна во нова фабрика недалеку од Ченаи во 2013 годи-

на. Уште тогаш беше јасно дека овој пазар ќе станува сè позначаен за Daimler. Првите 10.000 камиони се произведени за помалку од една година, а производството расте со стабилна стапка. Со цел комплетирање на понудата, во текот на третиот квартал од годинава, ќе биде лансиран нов лесен камион со 9 тони вкупно дозволена тежина, кој освен во Индија ќе се пласира и на пазарите од Блискиот Исток.

Scania G20

Нова кабина за долголиниски транспорт

Scania лани претстави нова генерација камиони, а сега и нова кабина за долголиниски транспорт

Scania продолжува со ширењето на понудата на можни решенија и конфигурации, со цел поголемо задоволување на различните потреби на своите корисници. Така, по новата генерација камиони претставена лани, сега следува и нова кабина за долголиниски транспорт. Со ознака G20, акцентот кај оваа кабина е ставен на одморањето на возачите – нејзината кратка дневна верзија ќе биде претставена наесен. Моментално оваа кабина е достапна со три висини на покривот. Основна карактеристика ѝ се пониските врати кои го олеснуваат влегувањето и излегувањето на возачите. Организацијата на кокпитот и ергономските решенија се препознатливи за шведската марка, а новост се стативот за i-Pad и Scania Night Lock-механизмот за дополнително заклучување на вратите од внатрешноста.



Новата G20 кабина на Scania е наменета за долголиниски транспорт

Fiat 500L



За заокружување на разновидноста се логрижи Морат со наменска колекција од 92 разни додатоци

ТРОЕН ИДЕНТИТЕТ

По петгодишното лидерство во својот сегмент, Fiat 500L пристигнува во освежен формат

Препознатливиот стил на моделот 500 е очигледен и кај оваа осовременета верзија, на која, како што велат од Fiat, 40 % од сите компоненти ѝ се нови. Созревањето како модел е

истакнато преку новата маска, светлата во ЛЕД-технологија и уште скромни број дизајнерски детали. Клучните особености на малиот моноволуменец сега се нагласени со три нови изведби. Наречени Urban, Cross

и Wagon, се разликуваат по карактерот и димензиите. Секоја има сопствен идентитет, со вистински баланс помеѓу атрактивноста и функционалноста. Cross-верзијата има поголем клиренс, заштитни пластики и електронска контрола на тракцијата со три режими на работа. Кај продолжената Wagon-изведба која може да се добие и со седум седишта е изразена просторната ефикасност и приспособливоста. Во преработената внатрешност се среќаваат нови конективни технологии, а индивидуализацијата е подигната на солидно ниво. Не се заборавени ниту безбедносните системи кои сега се дополнети со функција за автоматско сопирање во град.

Основен агрегат и понатаму е атмосферскиот 1,4 литарски кој располага со 95 коњски сили. Неговата турбо-изведба има 120 коњи, а меѓу нив се наоѓа двоцилиндричниот TwinAir со 105 коњски сили. Претставници на дизелската понуда се 1,3 и 1,6 литарските MultiJet мотори со 95 и 120 коњски сили. За одредени пазари се нудат и верзии со погон на течен нафтен гас и метан. Fiat 500L како што добро знаеме, се произведува во Крагуевац. Неприкосновен е во сегментот мали моноволуменци, со продажба скоро двојна пред најблискиот конкурент. Доминацијата му е особено изразена на италијанскиот пазар, каде што се пласираат три четвртини од производството.



Fiat го извезува 500L во стотина земји низ целиот свет, вклучувајќи ги и Соединетите Американски Држави

Rolls-Royce Sweptail



Со цена од 10 милиони фунти, Rolls-Royce Sweptail е најскапиот нов автомобил на светот

ВАКА ИЗГЛЕДААТ 10 МИЛИОНИ ФУНТИ

Rolls-Royce е марка која ниту ги поставува, ниту ги почитува границите, а некои граници едноставно мора да се преминат

Не ни треба Гинис за да заклучиме дека нивниот најнов модел е најскапиот нов автомобил на светот бидејќи чини неверојатни 10

милиони фунти. Наречен е Sweptail и направен е само еден примерок од него – втор нема да има. Приказната за овој уникат започнува пред четири години, кога еден

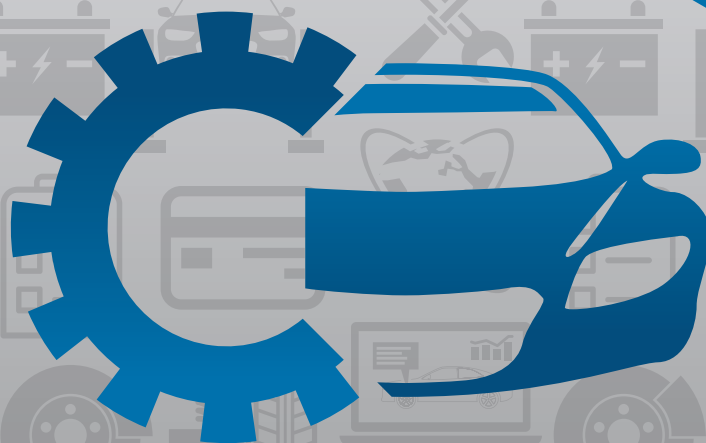
неименуван клиент побарал од Rolls-Royce да му направат автомобил само за него. Но имал еден услов – и тој активно да учествува во неговиот развој. И така, цели четири години тој бил дел од тимот со кој заедно е создаден овој прескап убавец. Се забележува дека инспирација за дизајнот се луксузните јахти, од каде што се преземени неколку решенија. Покрај маската со аристократска големина, на предниот дел се истакнуваат и двете единечни светла. Задниот дел има уникатен изглед, кој му дава силуета со необични и масивни пропорции.

Големиот и заоблен панорамски покрив создава идеален амбиент во кој доаѓа до израз минималистичкиот ентериер со детали инспирирани од историјата на марката. Најфината кожа, одбраното дрво и останатите благородни материјали се подразбираат. Доведен до совршенство, овој голем дво-сед е персонализиран до последниот детаљ. Како илустрација ќе го наведеме специјалниот ладилник во централната конзола со шише шампањско од годината на раѓање на неговиот сопственик и две кристални чаши. Со притисок на копчето, посебниот механизам го поставува шишето под вистинскиот агол за да може полесно да се дофати со раката. Ако е воопшто битно, за механичка основа се земени алуминиумската архитектура и 6,75 литарскиот V12 мотор од Phantom Coupe.

ВАУЧЕР*

30% ПОПУСТ

НА ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД НА ВОЗИЛА



РЕГИСТРИРАЈ СЕ НА ВИСТИНСКОТО МЕСТО

- ТЕХНИЧКИ ПРЕГЛЕД И РЕГИСТРАЦИЈА НА МОТОРНИ И ПРИКЛУЧНИ ВОЗИЛА ■ МЕЃУНАРОДНИ ВОЗАЧКИ ДОЗВОЛИ ■ АТП ПРЕГЛЕД ■
- ОДОБРЕНИЕ ЗА УПРАВУВАЊЕ СО ТУЌО МОТОРНО ВОЗИЛО ■ КАЛИБРАЦИЈА НА ДИГИТАЛНИ И АНАЛОГНИ ТАХОГРАФИ ■
- ИЗДАВАЊЕ НА ПРОБНИ ТАБЛИЧКИ И ПОТВРДА ЗА ПРОБНО ВОЗЕЊЕ ■ СИТЕ ВИДОВИ НА ОСИГУРУВАЊЕ ОД СИТЕ ОСИГУРИТЕЛНИ КОМПАНИИ ■

* Ваучерот е со важност до 31.12.2017 година.

ул. „1506“ бр. 22, Момин Поток, 1000 Скопје | тел: 02/ 32 98 967 лок. 113

MakedonijaSoobrakajAMERIT | www.amerit.org.mk

МОТО АМЕРИТ

BMW 6 Gran Turismo



Гломазната појава малку е омекната и новиот GT е визуелно попривлечен од моделот што го заменува.

НОВ ИЗГЛЕД, НОВО ИМЕ

Наследникот на Gran Turismo, верзијата на серијата 5, доби нов изглед и ново име – отсега овој модел на BMW ќе биде дел од семејството на серијата 6

Изгледот на новата Gran Turismo верзија на серијата 6 на BMW е препознатлив и без големи изменувања. Освен малите разлики во светлата, напред е идентичен со новата серија 5. Задниот дел е еволутивно добиен од претходникот, со благи стилски примеси од GT-изведбата на серијата 3. Целокупно гледано, нападната појава е задржана, иако каросеријата е поелегантна и не изгледа толку масивно како досега. Тоа е постигна-

то со должината поголема за 9 и висината помала за 2 сантиметри. Под големата задна врата се крие багажник од 610 литри кој со соборувањето на задните седишта што се прави електрично, се зголемува на дури 1.800 литри.

Овој модел како техничка основа ја има архитектурата на актуелните серии 5 и 7, заради што е за 150 килограми полесен од претходникот. Во почетокот ќе биде достапен со три мотори. Бензинските се со два и

три литри работна зафатнина и 258 и 340 коњски сили. Дизел е само еден трилитарски, со 265 коњи. Погонот на сите тркала е опционален кај посилните изведби, а сите модели постигнуваат електронски ограничени 250 километри на час. Во поглед на внатрешноста нема компромиси – квалитетот и луксузот се на највисоко ниво. Од содржините ќе ги издвоиме само Head-Up дисплејот во боја, четиризонската климатизација и премиум озвучувањето со Bowers & Wilkins од 1.400 вати. Новата серија 6 Gran Turismo ќе биде опремена и со плејада електронски системи, меѓу кои и оној за полуавтономно возење. Како опција може да се добие и управување на сите тркала, а менувачот кај сите верзии е осумстепен автоматски.





Citroën C3 Aircross располага со оригинален дизајн и силен визуелен карактер

Citroën C3 Aircross

Дизајнерски бисер

По C4 Cactus и C3, Citroën повторно има хит

Со многу стил и простор, новиот Citroën C3 Aircross најавува појесток настап и поважна улога на Французите во популарниот сегмент мали кросовери. Меѓу неговите конкуренти е и техничкиот брат близнак Opel Crossland X. Од нив, сепак не треба да се плаши бидејќи е вистински дизајнерски бисер. Некои ќе го окарактеризираат како младешки разигран, други дури како откачен, но сите ќе се согласат дека изгледот му е оригинален. Силниот визуелен карактер и големата доза особено се збогатуваат со широките можности за персонализација. Формулата за тоа воведена пред некоја година, овозможува дури 90 комбинации на надворешниот изглед. Внатрешноста во голема мера е инспирирана од C3. Опремата е по вкус на новите генерации, со многу можности за поврзување и технолошки новости, како на пример, безжично полнење на мобилен телефон.

Должината од 4,15 метри му обезбедува простор меѓу поголемите во класата, а дводелната лизгачка задна клупа, багажник со завидна големина. Бидејќи нема да има модели со погон на сите тркала, за теренските можности на C3 Aircross ќе биде задолжен Grip Control-системот со пет режими на возење. Авантурите во природата ќе ги олеснуваат и големиот клиренс од 17,5 сантиметри и системот за помош при возење на надолнина. Изборот мотори од семејната понуда падна на бензинските PureTech со 80, 110 и 130 и BlueHDi дизелите со 100 и 120 коњски сили. Дел од деталите за C3 Aircross сè уште не се знаат. Меѓу нив се и цените, кои ќе бидат објавени дополнително. Продажбата ќе му започне по летото, а ќе се произведува во опеловата фабрика во Шпанија. Освен освојување нови пазарни територии, ќе има задача да го замени и релативно успешниот C3 Picasso.

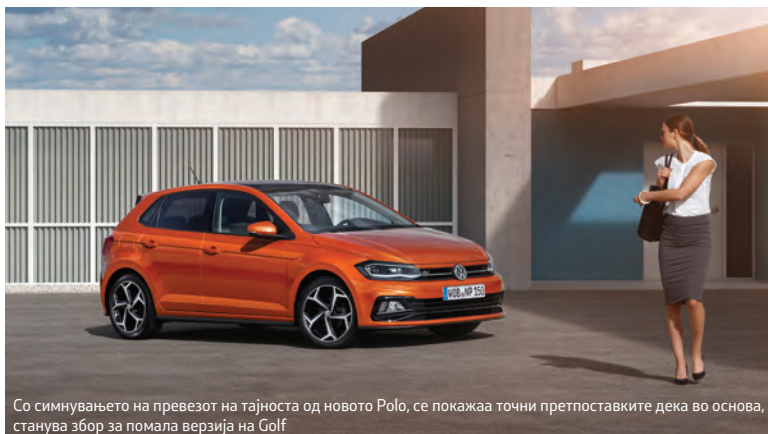
Volkswagen Polo

Малото братче на Golf

На настан организиран во халите на една поранешна фабрика за пиротехника во берлинскиот Шпандау, Volkswagen ја претстави новата генерација на Polo

Повеќе од 60 години по своето тркачко деби, британскиот производител Lister претстави верзија на легендарниот Knobbly наменета за регуларна употреба во сообраќајот. Новиот модел е направен на идентична шасија од цевки како и оригиналот, со доследна примена на конструкциски техники од тоа време. И покрај истиот изглед, каросеријата сепак, ќе биде модерно произведена од алуминиум, повеќе рачно отколку машински бидејќи ќе бидат потребни 500 работни часа за формирање на секоја поединечно. Моторот има исто потекло како и оригиналот, од Jaguar. И тој ќе биде рачно доработен и од своите шест цилиндри ќе испорачува 330 коњски сили. Ќе биде достапна верзија и со 4,2 литарски мотор. Трансмисијата е четиристепена, а малата тежина од 787 килограми е доволна за забрзување до 96 километри на час за 4,3 секунди. Импресивна е и максималната брзина од преку 290 километри на час, иако веруваме дека никој нема така да го вози.

За да може да се користи во јавен сообраќај, современиот Knobbly е опремен со сета законски потребна опрема: светла, трепкачи, ретровизори и друго. За поголема безбедност на патниците е вграден и двоен заштитен рол-бар. За вистинско уживање во возењето, возачкото место е доведено до совршенство и облагородено со контролна табла обложена со кожа. За сложеноста на целиот зафат говори фактот дека почетокот на производството е закажан за септември, а првите испораки дури за јуни идната 2018 година.



Со симнувањето на превезот на тајноста од новото Polo, се покажаа точни претпоставките дека во основа, станува збор за помала верзија на Golf



Овој модел е добро етаблиран на пазарот и секоја новост за него се дочекува со големо внимание

Македонија

Внимателно возење, се градат нови патишта и се санираат постојните!

Сообраќајот на државните патишта во Македонија со почетокот на летото е сè поинтензивен, но на многу делници има прекини и пренасочувања, поради изградбата на нови патни правци и санација на некои од постојните. Според информациите од надлежните од АМСМ Службата за помош и информации, како и од самите изведувачи на градежните работи, изменет е режимот на сообраќај на патниот правец Неготино – Демир Капија и на делот од Неготино до м. в. „Острово“, при што сообраќајот ќе се одвива по дел од новиот автопат во должина од 4 км, а по овој дел сообраќајот повторно ќе се враќа на магистралниот пат Р103. Во Неготино, временото решение е изменето и возилата ќе се исклучуваат од магистралниот пат на регионалниот пат (Р – 1102) кај клучката Треник, каде што до Демир Капија ќе се вози по регионалниот пат. Исто така, околу еден месец, ќе се изведуваат градежни активности на клучката Илинден и на клучката Врапчиште. Пренасочување има и поради прекин на сообраќајот по регионалниот пат „Тетово – ГП „Јажинце“, кај с. Порој поради неодамнешното излевање на Поројска Река. Од 27 јуни е најавено започнување со градежни работи на патниот правец А2 Гостивар – Кичево (делница Гостивар до с. Колари) во должина од 28,5 км, каде што се работи на изведување, рехабилитација на асфалтниот коловоз. Истовремено, се изведуваат градежни работи за санација на мостовите на истиот државен пат. Вкупното времетраење на рехабилитацијата на сообраќајницата и мостовите е предвидено да трае 15 месеци, односно завршувањето на градежните работи е предвидено за септември 2018 година.



Времена измена на режимот на сообраќај има на магистралниот пат А2, делница Кичево – Охрид (Пресека – Песочани), каде што тој се врши со девијации, односно со преминување од една на друга коловозна лента, во должина од 2,5 км. Измената ќе трае до изградбата на автопатот А2, делница Кичево – Охрид (Пресека – Песочани). Градежни активности – електрично осветлување, околу шест месеци ќе има на клучката Белви на автопатот А2, Е65, делница Хиподром – Миладиновци, а на патниот правец А3 Прилеп – Битола – Ресен на обиколницата. Од превентивни

причини, сообраќајот сè уште се пренасочува низ градот Битола. Поради оштетување на мостот на автопатот А – 1 Градско – Неготино кај Стоби на Црна Река, десната лента се затвора, а сообраќајот се одвива по левата коловозна лента. Се изведуваат градежни активности и на дел од магистралниот пат А2, делница Тетово – Гостивар, осветлување кај клучката Камењане, како и на магистралниот пат А4, делница клучка Кацино – клучка Хиподром, каде што сообраќајот ќе се одвива согласно со одобрениот проект за времен режим на сообраќај, во траење од три месеци од април до јули годинава.

Во март оваа година, започнаа да се изведуваат градежни активности и електромонтажни работи (од 7 до 17 часот) на дел од магистралниот пат А2, делница Тетово – Скопје, клучката Сарај, а од февруари поради градежни работи на магистралниот пат А2, делница Гостивар – Кичево, по раскрсницата Маврово на патот кон Кичево, сообраќајот се одвива по една сообраќајна лента (на околу 800 м), согласно со одобрениот проект за времен режим на сообраќај. Градежни работи за реконструкција се вршат и на државниот пат А2, делница обиколница Скопје, од клучката Сингелик до клучката Смиловци, каде што од април е воведена промена на времената измена за режим на сообраќај, а се работи и на изградбата на државниот пат А4, делница Свети Николе – Штип, каде што од 21 мај 2015 година целосно е затворена делницата од Свети Николе до постојната клучка Кадрифаково и ова затворање ќе трае до комплетното завршување на активностите (период од две години), а целокупниот сообраќај ќе се пренасочува преку регионалниот пат Р1204. Од 12 април годинава има пренасочување и на сообраќајот на делницата клучка кај село Кадрифаково од регионалниот пат Р526 на магистралниот пат А3 и обратно до клучката кај село „Три чешми“, по новоизградената десна коловозна лента.

Патниот правец Р2137 Неготино – Војшанци, поради санација на мостот на река Вардар е затворен, а сообраќајот се пренасочува преку патниот правец Р2137 Војшанци – Бистренци – Корешница – Демир Капија и обратно.

Од ноември минатата година целосно затворен за сообраќај е регионалниот пат Р1309 с. Грдовци – с. Зрновци, поради рушење на мостот на реката Брегалница и изградбата на нов мост.

Информации за движење на патниот правец низ Јасен, од 1 октомври 2016 година: Скопје кон Македонски Брод 7:30 – 8:30 ч. и 14:30 – 15:30 ч., од Македонски Брод кон Скопје 6:00 – 7:00 часот и 16:00 – 17:00 часот. Информации на тел: 02/ 3115 – 016 или е-mail: info@jasen.com.mk. Од АМСМ Службата за информации (тел. 02/15 555), како и од фирмите изведувачи, а и од МВР ги предупредуваат возачите да пристапуваат внимателно и со намалена брзина кон местата на кои се изведуваат работи на пат и да се придржуваат кон упатствата од новопоставената вертикална сигнализација.

На државните патишта во земјава во јули и во август

Времен режим за камионите во летниот период

На државните патишта во Македонија, од 1 јули се воведува летен времен режим на сообраќај, со кој се забранува движењето на тешки товарни возила со вкупна маса над 15 тони, за време на деновите од викендот и за денови при екстремно високи температури. Ограничувањето што ќе трае до 31 август, како што посочија од АМСМ, во петок ќе биде од 17 до 22 часот, во сабота од 9 до 18, а во недела од 9 до 22 часот. Во деновите со екстремно високи температури, определени од Министерство за здравство, забраната ќе важи и од понеделник до четврток, во периодот од 11 до 17 часот. Ограничувањето не се однесува на возила кои превезуваат животни, цвеќе, хуманитарна помош, жито и житни култури и леснорасиплива стока, нафта и нафтени деривати, опасни материјали и возила кои вршат превоз за компании, кои имаат склучено договори со ЈП за државни патишта за изведување на проекти на државните патишта.

Од 1 јули до 1 септември оваа година, ќе се применува времен режим на сообраќај и на магистралниот пат А2 делница: Скопје – Охрид



– Скопје, со кој се забранува движење на тешки товарни возила чија вкупна маса преминува 7,5 тони за време на викендите, при што забраната е предвидена во петоците да трае од 15 до 22 часот, во саботите од 7 до 12 и од 18 до 24 часот, а во неделите од 7 до 22 часот.

Белгија

Надоместок од километар: тарифи за приспособување на индексот и додаток на патарини од 1 јули

Регионалните влади на Белгија направија одредени приспособувања во километарскиот полнеж за HGV од +3,5 тони. Се однесува на адаптацијата на индексот во Фландрија и Брисел и додавањето на некои патишта во регионот Валонија.

Виопас ги објави новите тарифи за камиони со 3,5 тона, кои ќе се применуваат од 1 јули годинава. Тоа се однесува на приспособувањето на тарифите кон индексот на потрошувачки цени, како што е утврдено со декретот/одредувањето на километарот. Фландрија и Брисел ќе ја спроведат индексацијата, а Валонија одлучи да не го стори тоа во 2017 година. Новите тарифи се наоѓаат во табелата која може да се преземе во делот за преземање на www.viapass.be од 1 јули.

Од истиот датум, 33 патни километри ќе бидат додадени во мрежата на патишта во Валонија. Тоа е конкретно за:

- N29, од Первез А4 (Торембај – Сен – Тронд) до Јодојн (Фландрија),
- N243, од Вавре N25 до Первез N29.

Овие патишта беа додадени за да се обесхрабри прекилот на сообраќај. Тие, исто така, ќе бидат додадени на патната мрежа со која управува Sofico.

Стапките и новите патишта ќе се применуваат од 1 јули годинава.



Давателите на услуги OBU, автоматски се приспособуваат на новите податоци.

Мапите може да ги најдете на линкот: http://www.viapass.be/fileadmin/viapass/documents/download/Kaarten_LR_UK_3.pdf

Извор: FEBETRA

РУСКИ ПРИГЛАШЕНИЈА 02 32 98 224

Проценка на транспортни средства и недвижен имот

- ✓ брзо
- ✓ ефикасно
- ✓ чесно
- ✓ економично
- ✓ законски

АМЕРИТ ЕКСПЕРТИЗА

Тел: 02 32 98 967 | e-mail: ekspertiza@amerit.org.mk

МОЖНОСТ ЗА
ПОВРАТ
НА ДДВ



ВРШИМЕ ПОВРАТ НА ДДВ ОД:

- АВСТРИЈА
- БЕЛГИЈА
- БУГАРИЈА
- ВЕЛИКА БРИТАНИЈА
- ГЕРМАНИЈА – патнички
- ДАНСКА
- ИРСКА
- ЛУКСЕМБУРГ
- НОРВЕШКА
- ПОЛСКА
- СЛОВЕНИЈА
- СРБИЈА
- ФРАНЦИЈА
- ХОЛАНДИЈА
- ШВЕДСКА
- ФИНСКА

ИНФО

Грузија

Царински канцеларии отворени за ТИР-сообраќај

Во согласност со член 45 од Царинската конвенција за меѓународен превоз на стоки под ТИР-карнети (ТИР-Конвенција) тука е листата на оперативните царински премини (ССР) на територијата на Грузија, како што е дефинирано во член 1 од налогот бр. 290 од министерот за финансии на Грузија, од 26 јули 2012 година:

Red Bridge (Tsiteli Khidi)	Samtatskaro	Аеродромот Тбилиси и слободната индустриска зона Тбилиси
Sadakhlo Vehicles	Kazbegi	Технолошки парк
Sadakhlo Railway	Vale	Аеродромот Батуми
Gardabani	Ninotsminda	Батуми пристаништето
Mtkvari	Sarpi	Поти и Кулеви пристаништето и Поти слободната индустриска зона
Akhkerpi	Kutaisi and Senaki Airports, Kutaisi Free Industrial Zone and Kutaisi Hualing Free	Картсакши
Guguti	Industrial Zone	
Lagodekhi		

Според став 4 од горенаведениот член, стоките кои не се забранети да се увезуваат/извезуваат во/од Грузија може да влезат или да излезат од царинското подрачје преку горенаведените ССР. Тие работат 24 часа на ден, опремени се со модерна технологија и екипирани се со стручен кадар. Samtatskaro и Akhkerpi се наменети само за движење на пешаци, а Mtkvari и Guguti се наменети само за движењето на пешаците и на малите возила. Како резултат на неподготвеноста за сервисирање на тешки возила, овие четири гранични премини не се во можност да вршат ТИР-процедури.

Во прилог на овие ССР, постојат Царински зони (CCZs), Слободни индустриски зони (FIZs) и регионални центри на LEPL Управата за јавни приходи на Министерството за финансии на Грузија, каде што може да се направат царинските процедури, како и на:

CCZ Tbilisi	CCZ Аеродром	Управа за јавни приходи на Кутаиси Регионалниот центар на LEPL
CCZ Tbilisi 2	Telavi Регионалниот центар на LEPL	Управа за јавни приходи на Рустави Регионалниот центар на LEPL
CCZ Batumi	Управа за јавни приходи на Akhaltsikhe	Управа за јавни приходи
CCZ Poti	Регионалниот центар за LEPL	

Законот на Грузија на окупираните територии јасно го забранува железничкиот и меѓународниот копнен сообраќај во окупираните грузиски региони Абхазија и Цхинвали Регионот/Јужна Осетија. Како резултат на тоа, сите царински постапки на Gantiadi – Адлер и Роки – Нижни Zaramag ССР и сите ТИР-операции низ овие грузиски региони се привремено прекинати.

Извор: Посмоджана мисија на Грузија на канцеларијата на ОН во Женева, 2017

071/ 34 05 10, 076/ 36 06 29

02/ 32 98 224

ddv@amerit.org.mk

ТРАНСПОРТ ЛОГИСТИКА



ЦЕНИ НА ГОРИВОТО ЗА НЕДЕЛАТА 26/2017

ЗЕМЈА	ВАЛУТА	БЕЗОЛОВЕН 95	БЕЗОЛОВЕН 98	ДИЗЕЛ
Албанија	ALL	172.00	-	169.00
Андора	EUR	1.079	1.139	0.919
Аргентина	ARS	-	-	17.244
Ерменија	AMD	400.00	420.00	360.00
Австрија	EUR	1.157	1.314	1.069
Белорусија	EUR	0.567	-	0.585
Белгија	EUR	1.358	1.437	1.264
БиХ	BAM	2.15	2.25	2.10
Бразил	BRL	3.54	-	2.98
Бугарија	BGN	2.08	2.34	2.06
Чиле	CLP	735	773	528
Хрватска	HRK	8.93	9.45	8.27
Чешка	CZK	27.50	32.40	27.83
Данска	DKK	10.90	10.42	8.09
Естонија	EUR	1.140	1.190	1.110
Финска	EUR	1.440	1.516	1.227
Франција	EUR	1.357	1.428	1.193
Грузија	GEL	2.14	2.24	1.89
Германија	EUR	1.304	1.486	1.093
Грција	EUR	1.418	1.663	1.178
Унгарија	HUF	360.00	-	397.00
Ирска	EUR	1.339	-	1.179
Италија	EUR	1.520	-	1.360
Јапонија	JPY	144.90	134.60	113.10
Казахстан	KZT	150.00	164.00	129.00
Летонија	EUR	1.094	1.149	1.019
Литванија	EUR	1.112	1.181	1.012
Луксембург	EUR	1.118	1.180	0.936
Македонија	MKD	60.50	62.50	46.50
Мексико	MXN	17.35	-	16.45
Молдавија	MDL	15.92	16.41	13.61
Црна Гора	EUR	1.190	1.270	1.070
Холандија	EUR	1.602	1.745	1.232
Норвешка	NOK	15.99	16.98	14.72
Перу	PEN	3.12	3.47	2.64
Полска	PLN	4.34	4.69	4.12
Португалија	EUR	1.458	1.503	1.232
Романија	RON	4.18	4.66	4.13
Русија	RUB	40.59	-	38.31
Србија	RSD	142.90	-	147.40
Словачка	EUR	1.070	-	0.990
Словенија	EUR	1.216	1.312	1.110
Шпанија	EUR	1.165	1.307	1.051
Шведска	SEK	13.57	14.17	13.05
Швајцарија	CHF	1.390	1.480	1.475
Турција	TRY	4.96	4.98	4.36
Украина	UAH	24.59	25.68	22.33
В. Британија	GBP	1.149	1.252	1.157
САД	USD	0.604	-	0.651
Уругвај	UYU	47.60	45.90	38.50

КАМИОНИ



Продавам

Волво 440, еуро 5, од 2008 година, може комплет со приколка Шмитц, од 2004 година, мега, регистрирани до 4.8.2017 година, цена 21.800 евра комплет.

078/215-729

Волво ФХ 14 420 кс, во исправна состојба, со нови гуми и полуприколка ладилник Шмитц, во исправна состојба, се продаваат одделно..

078/335-287



ДАФ ХФ еуро 5 460, автоматик, произведен на 26.10.2017 година, со поминати 800.000 км, на БГ таблички, може и со фирма и лиценца, камионот е во Шведска.

077/545-588

Ивеко Стрелис, од 2008 година, еуро 5, редовно сервисиран, во одлична состојба.

075/219-209

МАН 18.460, еуро 3, во одлична состојба, може и замена за возилото, од 2003 година, регистриран на 1.2.2018 година.

078/247-288

МАН 27.414, еуро 2, комплет со приколка, може и одделно, камионот е во одлична состојба, регистриран до јануари 2018 година, со зелен картон, нови гуми.

078/392-172

МАН ТГА, од 2005 година, кипер, ретардер, со 16 брзини. Јавете се за повеќе информации.

076/225-435

МАН ТГА 460, од 2003 година, регистриран до 12.7.2017 година, со интардер, клима, темпомат, вебасто, со одлични гуми, сменети плочки, масло, турбина, ламела, компресор од клима, ладилник, водна пумпа. Со еден збор, во одлична состојба без дополнителни вложувања.

075/281-679

МАН 18.430, во одлична состојба, еуро 3, комплет со приколка, со нови гуми, регистриран.

075/414-930

МАН ТГА 18.440, еуро 5, од 2007 година, поминати 927.000 км, со ХХЛ кабина, ретардер, резервоари 1.200 л, одлични гуми, редовно сервисиран, во екстра- состојба. Камионот е во наша сопственост од 2012 година, купен од МАН Импортер Македонија, нема никаква мана, подготвен е за работа.

078/221-978

МАН ТГА 440, од 2006 година, во одлична состојба, комплетно сервисиран, на БГ таблички. Камионот е во Скопје, може да се види.

075/355-641

МАН 463, во перфектна состојба, со нови дискови, акумулатори, предни и задни гуми, темпомат и ретардер, плочки нови, гуртни, фрижидер, регистриран до октомври 2017 година. Возилото е во одлична состојба. Цена по договор.

070/303-027, 070/216-536

Мерцедес Атего 13 17, од 1999 година, со федери напред и назад, во одлична состојба.

070/212-407, 070/261-157

Мерцедес 817 со рампа, од 1998 година, регистриран до ноември 2017 година, во одлична состојба.

070/715-115

Мерцедес кипер, од 1981 година, во олична состојба.

071/372-806

Мерцедес 13 17, во топ-состојба, регистриран, сервисиран, екстра гуми и церада, пали - вози. Јавете се за повеќе информации.

070/545-827

Мерцедес Бенз Актрос еуро 5, од 2007 година, мегаспејс кабина, ретардер, интардер, два резервоари 120 л, со одлични гуми, редовно сервисиран, во екстра- состојба. Камионот е во наша сопственост од 2011 година, увезен од Траксторе Холандија, подготвен за работа.

078/221-978

Сканија Р124, еуро 3, од 2000 година, редовно сервисирана, во одлична состојба и Шмитц полуприколка, со нови гуми, нова церада, од 2004 година. За двете возила има комплетна историја на дефекти и поправки од 2005 година.

070/718-332



Сканија 124.400, во одлична состојба, од 1999 година, регистрирана до август 2017 година, со ретардер, клима, предни гуми нови, погон 60 % здрави и полуприколка Лангендорф, во одлична состојба, од 1999 година, триосовинка, регистрирана до 23.1.2017 година, гуми 70 - 80 % добри, тежина на комплет 13.900 кг.

070/324-503, 071/324-503

Сканија 93-210, во перфектна состојба, регистрирана цела година, сервисирана, со добри гуми, нова церада, пали-вози. Може да се види и провери во секое време.

070/545-827

АВТОБУСИ



ПРОДАВАМ

Високотуристички автобус Неоплан 516 схд, од 1998 година, со Мерцедес мотор, 59 седишта. Можна е замена за понов автобус.

070/258-536



Сетра 431 ДТ, двокатен, од 2003 година, мотор „еуро 3“ Мерцедес, менувач Ас - троник со 12 брзини, број на седишта 79+2, во супер-состојба.

071/230-240

ДЕЛОВИ



Приколка Когел мега, од 2001 година, регистрирана до 11 месец, со зелен картон, со четири нови гуми, нов покрив. Јавете се за повеќе информации.

076/222-067

Полуприколка Кроне мега 10, од 2008 година, на БГ таблички. На приколката се сменети сите гуртни и амортизери пред една година во Германија, гуми 70 %, регистрирана до 23.1.2018 година. Приколката е подготвена за на пат. Цена по договор.

078/203-668

Производство и репарирање/гумирање на секаков вид балансери, баланс-штангли за сите видови камиони, приколки, автобуси со одличен квалитет и прифатливи цени.

070/702-456

Полуприколка од три страни ролетна, од 1998 година, во добра состојба, регистрирана цела година, со зелен картон.

070/955-103

Полуприколка Шмитц, од 2002 година, со страници, не е регистрирана, внатрешна висина 2,85 м.

070/216-124

Полуприколка Кроне мега, од 2007 година, со комплетно нова церада, од страна и на покривот, гуми 80 %, на БГ таблички.

078/367-575

ОГЛАСИ [преку SMS и e-mail]



Испратете го Вашиот ОГЛАС како SMS на:

070/40 11 11 и 070/40 11 07

или како e-mail на:

bizkontakti@yahoo.com

Внесете го Вашиот телефон или e-mail адреса.

Најава од возачот на аутомото трки под обележјата на АМЕРИТ Ристе Вуков – Рико

В ГОДИНА ЌЕ БИДАМ НА ПОДИУМОТ ПО ТРКАТА НА УШЧЕ!

Рико неодамна имаше многу добар настап на аутомото трката за Големата награда на Белград – „Ушче 2017“, на 17 и 18 јуни, на која сè до крајот беше меѓу водечките и за малку му избега една од првите три позиции

„В година ќе бидам на подиумот по трката на Ушче!“ –самоуверено изјави македонскиот возач на кружни и брдски патеки Ристе Вуков – Рико, кој вози под национални, но и под обележја на АМЕРИТ, а кој неодамна имаше многу добро претставување на Српскиот аутомото шампионат, на кој учествува во последниве години. Имено, ваквата јасна и гласна најава од популарниот Рико следуваеше веднаш по аутомото трката за Големата награда на Белград – „Ушче 2017“, на 17 и 18 јуни, на која сè до крајот беше меѓу водечките и за малку му избега една од првите три позиции, кои носат награда на оваа многу тешка и опас-



на трка која се вози на кружната патека кај бизнис-центарот кај Ушче. Долга е 2.310 метри, а возачите се натпреваруваат во пет дивизии, вклучувајќи го и легендарното „фиќо“, при што Вуков настапи во класата Југо Хибрид 1.150 cc.

– За овој јунски викенд на Ушче, бевме добро подготвени и јас и автомобилот. Ден пред главната трка (во таа сабота), на квалификациите имав 7 и 8 време. Да бидам искрен, имав грешки на втората кривина и поради тоа времето и не беше баш толку добро, но ги увидов грешките и во неделата на загревањето имав трето време. На трката, која се одвиваше на дождливо време, очекував подобар пласман и можам да кажам дека искуството од картинг на вакво време имаше свој удел во моето солидно и внимателно возење на дожд, а петтата позиција ја изгубив поради проблеми со менувачот, за кои самиот сум виновен зашто поради премногу агресивност, во текот на целиот викенд и на трката, тој попусти со што силата на моторот опадна и не можев да го издржам дуелот со еден од српските возачи кој ја презема мојата позиција. За следната трка на Ушче целам кон искачување на подиумот и се надевам дека ќе успееме. Редно е, време е! – ни изјави Вуков по оваа трка.

Ј.Б.

ВИЦОВИ

Ќерката радосно и вели на мајката:

- Мамо, мамо имам нов дечко!
- Кој ма?
- Боки комшијата, од соседната зграда, многу се сакаме!
- Лелееее, аман мори ќерко, кај го најде баш него, ами тој може татко да ти биде!
- Па добро ма мамо, нели ти ме учеше дека годините не се најважни во љубовта, а?
- Така е ќерко, ама ти изгледа не ме разбираш што ти кажувам!

Синчето заинтересирано го прашува таткото:

- Тато, тато, што е тоа брак?
- Брак, ти е сине мој, состојба во која двајца возрасни луѓе заеднички решаваат проблеми, кои воопшто не би ги имале доколку не се во брак!

Продавач во салон за автомобили ѝ објаснува на плавуша:

- Видете, овој автомобил е мошне економичен и во град троши осум литри гориво, а на отворен пат само околу шест литри!

Плавушата зачудена:

- Е како да не! Како знае автомобилот кога е во град, а кога е на отворен пат?!



Автомобил во лудо градско возење – чкрпат гуми, пиштат сопирачките, возилото оди цик-цак и за сантиметри едвај избегнува директни судири со други возила. А во него другарите Боки и Коки врескаат:

- Ееееејјј, Бокииии, помина на црвено!
- Аман бе Коки, па пред пет минути опљачкавме банка!

Сообраќајка. Двајца локални мафијашки со својот џип се судриле со автомобил во кој има двајца гејови. Излегува едниот геј од колата и со пискав глас му вика на другиот :

- Ттепи, срце, викај полиција!
- Мафијашите онака мафијашки, низ заби:
- Чекајте бе, каква полиција, ќе се договориме!
- Ма нема шанси! Ттепи викај полиција!
- А бе глуп, еве ќе ви платиме 1.000 евра!
- Ттепи бе, викај полиција!
- Добро, добро, еве 3.000 евра, ама да знаете – цела кола не ви вреди толку!
- Ттепи бе, шо чекаш викај полиција!
- Добро бе вие двајца, шо сакате, да ви го науч...!
- Ттепи, стоп! Не викај полиција! Ќе соработуваат.

Таткото си разговара со малото синче:

- Сине, ај да пиеме по една ракија!
- Ама тато...
- Нема ама, а како јас ти помагам за домашното?

По весело проведената ноќ двајца другари мртви пијани одат по улица. Здогледуваат таксист и го прашуваат:

- Еј такси за колку ќе не одвезеш тројцата до Велес?
- Таксистот зачудено:
- Ама вие сте двајца!
- Е што, ти не доаѓаш со нас?!



ТС Transport Order®
на располагање од почетокот
на јули!

Љубоморно удобно!

Може да си ја поедноставите претрагата по налози, со тоа што директно ќе го најдете соодветното на само една платформа. И до 4 седмици бесплатно тестирање на најголемата транспортна платформа во Европа.



Тука мобилно достапно:



mk.timocom.com